Altona

und

Hamburg-Altona

Altona

nicht

Hamburg = Altona.

Weber

Altona

nicht

Hamburg=Altona.

Zur Würdigung der commerziellen Selbstständigkeit und Bedeutung

Altona's neben Hamburg.

Als Manuscript gedruckt.

„Bei allem Beweglichen und Veränderlichen im Raume sind mittlere Zahlenwerthe der letzte Zweck, ja der Ausdruck physischer Gesetze; sie zeigen uns das Stetige in dem Wechsel und in der Flucht der Erscheinungen."

A. v. Humboldt, Kosmos Bd. 1.

Hamburg.

Druck von H. G. Voigt.

Vorrede.

„Büchelchen haben ihre Geschicke", sagt ein altes Wort. Dieses hatte bereits die seinigen, noch vor dem Erscheinen; indem nämlich durch mehre deutsche, große wie kleine Tagesblätter mancherlei Gerüchte über Inhalt, Zweck und Tendenz desselben liefen, desfallsige Vermuthungen, gelegentlich auch Verdächtigungen, ihm vorangingen, deren Absonderlichkeit gewiß daran zu ermessen ist, daß ihre Urheber die vorliegende Schrift unmöglich gelesen haben konnten, und zwei anderweitige Vorläufer derselben wohl eben so wenig zu Gesicht erhalten hatten. Der deutschen Journalistik ist freilich Viel möglich, und sogar Alles, wie bei Gott, derjenigen Fraction derselben, die von persönlichen Anzapfungen und der Scandalsucht des Publikums ihr trauriges Dasein fristet. Sie findet sich durch eine Kleinigkeit, wie solch ein Urtheil ins Blaue hinein, solch eine vorsätzliche Entstellung, nicht im Mindesten genirt, sobald es sich darum handelt um jeden Preis Kritik, namentlich persönliche, zu machen, die freilich im Grunde nur lästig wird, wenn, wie in meinem Falle, der Betroffene sie nicht ganz ignoriren darf, ihr also über Gebühr Recht angedeihen lassen muß.

Zweierlei Vorhalt wurde ganz unbedenklich gegen mich erhoben. Einmal sollte ich beabsichtigen, Preußen, respective dem Zollverbande, durch meine Darlegung in Altona gleichsam eine Zwingburg, gegenüber Hamburg, zu weisen, Fingerzeige zu geben, wie durch kluge Benutzung der totalen Verkehrsfreiheit der dänischen Stadt, Deutschlands größtes Handelsemporium allgemach zum Anschluß an den Zollverband genöthigt werden könnte. Weiter wurde mir als Neben-, ab und an aber auch als Hauptzweck der Abfassung, ehrgeiziges Trachten nach einem königlich preußischen Consulate in Altona unterschoben, — mich leiteten einzig persönliche Motive. Nur weil ein kurzes Eingehen auf diese beiden Behauptungen dem Verständniß der nachstehenden Seiten förderlich sein kann, unterziehe ich sie einer Würdigung, die sie wegen ihrer Gehaltlosigkeit sonst nicht verdienen.

Bereits vor einem Jahre legte ich in einem Schriftchen: „Anschließen oder Abschließen" meine Ansicht über das Verhältniß des Zollverbandes zu Hamburg und die Modalität einer eventuellen Annäherung beider, nieder. In dürren Worten sprach ich es damals aus, wie ich nichts weniger als ein unbedingter Bewunderer des Zollverbandes in seiner jetzigen, dem Zwecke seiner Gründung so wenig conformen Gestaltung sei, die jedem Anschlusse Hamburgs als unübersteigliches Hinderniß entgegenstehe, dessen Wegräumung jeder Annährung vorangehen müsse. Wenn vorliegendes Schriftchen keinen Meinungswechsel meinerseits in diesem Punkte darthut, so hätte ich damit nach einer Seite jener vorlauten Kritik den Weg gezeigt. Wer den Willen hatte meine Ueberzeugung kennen zu lernen, konnte mir nie irgend welchen Theil an einem Plane andichten, wie der, Hamburg durch Altona in den Zollverein hineinzuzwingen, geschweige denn, daß diese, oder sonst eine Schrift von mir, damit in Zusammenhang stände, dadurch veranlaßt wäre oder ihn fördern sollte. Die Entstehung dieses Büchelchens ist vielmehr folgende.

Vor reichlich einem Jahre erging an mich abseiten eines hochgestellten Preußischen Staatsmannes die unmittelbare Aufforderung zu einem kurzen Memoir über die Handelsbedeutung Altona's. Ich glaubte diesen ehrenden Auftrag gewissenhaft zu erfüllen, indem ich namentlich Altona's Selbstständigkeit, sowohl nach dem Umfange, wie der Richtung seines Geschäftes andeutungsweise entwickelte, dem für jeden Einsichtigen längst antiquirten, vulgären Begriffe „Hamburg-Altona" entgegentrat, und die auf Altona, als erste Handelsstadt des Landes nothwendig und unausbleiblich rückwirkende Wichtigkeit der dänischen Monarchie für die dentsche Industrie kräftig hervorhob, deren Vertreter, wie mir schien, hier im Norden eines der reichstconsumirenden, aber nur ärmlich

producirenden Gebiete bis jetzt zu wenig beachtet, und hier ganz in der Nähe einen lohnenden, sicheren Gewinn mindestens theilweise übersehen hatten, dem sie aufs Ungewisse in der Ferne so oft nachjagen. Mit einem Worte, meine Darlegung beschäftigte sich mit Altona's Bedeutung für Handel und Industrie Preußen's, hob ganz besonders hervor die Vortheile der dortigen, nirgendwo mehr, als gerade an der Hamburger Börse werthgeschätzten und benutzten totalen Verkehrsfreiheit, die keinerlei Unterschied zwischen fremden und einheimischen Commercirenden mache, keinerlei Privilegium noch Vorrecht dulde; sie wies endlich auf den Umschwung hin, welchen die Erbauung der königl. dänischen Eisenbahnen durch Schleswig und möglicherweise weiter, in den bisherigen, gewohnten Handelsverhältnissen eines Theils des Europäischen Nordens, wie selbst entlegenerer Ostseeländer muthmaßlich hervorzubringen geeignet sei; und mogte sonach der Inhalt allerdings nicht geeignet sein den Plan der Errichtung eines Preußischen Consulats in Altona rückgängig zu machen, falls mein hoher Auftraggeber damit umging, auch meine Ansichten den bedürftigen Anklang fanden.

Und gerade dieser blieb aus, indem meine Darlegung von einem unverhofften Widerspruche an einer Stelle betroffen wurde, wo er mich nur unter der einzigen Voraussetzung nicht hätte stutzig machen können, daß er unwiderleglich von unreinen Motiven ausgehe. Wer indeß nicht selbst verdächtig scheinen will, wird stets behutsam in der Beargwöhnung Anderer sein, und lieber entschloß ich mich zu einer Vertheidigung meiner Ansichten und besseren Rechtfertigung derselben durch paßliche Zahlenbelege. Eine desto ernstlichere Veranlassung hierzu für mich lag in dem Umstande, daß jener von mir bestrittene Begriff „Hamburg-Altona“, die Behauptung der Bedeutungslosigkeit und Unselbstständigkeit Altona's neben Hamburg, daß diese Opposition gegen mich ihren Vertreter unbegreiflicherweise in einer sogenannten Autorität gefunden hatte, deren Ansehn eine kräftige Widerlegung heischte, sich nicht mit einer simplen Verneinung beseitigen ließ; außer daß es sich auch selbstfolglich um eine Rechtfertigung meiner Glaubwürdigkeit, des mir von meinem Auftraggeber geschenkten Vertrauens handelte.

Die Opposition gegen mich fußte wesentlich, richtiger ausschließlich auf einer sogenannten „besonderen Glaubwürdigkeit“ aus specieller Stellung, gegen welche die gerechtfertigste Anzweiflung sich selten mit einem entsprechenden Erfolge wenden wird. Gründe, die einen festen Anhalt zu einer Widerlegung boten, hatte ich nicht zu bekämpfen, wohl aber, was oft viel schwieriger, leere Behauptungen zurückzuweisen und nach ihrem Unwerthe zu bezeichnen, die nicht zuversichtlicher und unbefangener hätten verlauten können, wenn sie so gediegen, wie sie umgekehrt gehaltlos waren. Zweierlei Fragen drängten sich mir hierbei unwillkürlich auf. Sollte mein Gegner wirklich von der Wahrheit seiner eigenen und dem Irrthum meiner Auffassung überzeugt sein, weil seine Einsicht einem Urtheile in der Sache nicht gewachsen? Oder hatte er den Spruch gegen mich nur deshalb gefällt, meine Darstellung so leichthin verdächtigt, weil ihm wohl bekannt, mit welchen Schwierigkeiten der nöthige und allein schlagende Gegenbeweis durch Zahlen im vorliegenden Falle für mich verknüpft sei, so daß weit eher ein Verzicht als eine Erbringung meinerseits in Aussicht stand? Wie naheliegend indeß dieser Verdacht auch war, zog ich es doch vor, ihn nicht in mir aufzunehmen, sondern lieber ein wenig Unkunde bei meinem Gegner zu argwöhnen, deren totalste Verzeihung er lediglich dadurch verscherzen konnte, daß er auf Kosten meiner Glaubwürdigkeit das Ansehen seiner eigenen zu heben suchte, den Besitz einer meinen Ansichten zum Grunde liegenden wohlerworbenen Ueberzeugung bezweifelte, so wie endlich den Eifer sie zu vertreten unterschätzte.

Eben diesem verdankte ein zweites Memoir seine Entstehung, das unter dem Titel „zur Statistik des Altonaschen Handels“ zu Händen eines etwas weiteren Leserkreises kam, und durch einige Auszüge in der Stettiner Norddeutschen Zeitung noch allgemeiner bekannt wurde. Neben einer ausführlicheren und schärferen Reproduction des Inhaltes jenes vorgedachten Precis, enthielt es einen Versuch, in Zahlen, nach Quantum und Werth, das Altonaer Geschäft in 1852 mindestens zu veranschaulichen, da die vorhandenen, weiter unten zu nennenden Quellen, für eine solche Darstellung nur zu einer Aufmachung ausreichten, die erst mit Hülfe von Conjecturen sich einigermaßen abrunden ließ. Die Beurtheilung, welche das Schriftchen fand, war eine verschiedene. Ich gedachte schon jener mißliebigen Kritiken, deren Verfasser so unbedenklich wie leichtfertig mit Gewaltthaten an meinen Worten und Gedanken gegen mich vorschritten; denn die Errichtung eines preußischen Consulates in Altona wurde von mir nur so weit besprochen, wie der weltübliche Gebrauch, die Pflege industrieller und

mercantiler Interessen im Auslande consularischer Fürsorge anzuvertrauen, dazu Veranlassung gab. So weit ferner Altona für den Beitritt Hamburgs zum Zollverein in Betracht kommt, war auch davon, nicht entfernt aber die Rede von Mitteln zur Ueberwindung eines gerechtfertigten Widerstrebens Hamburgs gegen jede Zolleinigung mit dem übrigen Deutschland, so lange dessen industrielle und mercantile Zustände den abentheuerlichsten und ungeheuerlichsten Theorien und Experimenten preisgegeben sind, die mindestens mit der deutschen Wissenschaftlichkeit und Gründlichkeit im ärgsten Contraste stehen.

Eine zweite, ganz entgegengesetzte Beurtheilung war indeß vollkommen geeignet, mich sowohl für jene Mißdeutungen zu entschädigen, als wie über das mögliche Unglück zu trösten, daß mein anderweitiger Gegner auch jetzt noch an seinem Widerspruche festhalte; ein Unglück von dem betroffen zu sein ich fast wünschen mögte, um in meiner Ueberzeugung von den durchaus verzeihlichen Motiven seines Widerspruchs beharren zu können.

Die beifällige Aufnahme, welche mein Versuch, dessen Schwächen Niemand besser wie ich selber erkennen konnte, namentlich auch abseiten mehrer kaufmännischer Corporationen des deutschen Binnenlandes fand, wurde aber weiter die eigentliche Veranlassung zu dieser Erscheinung, als mir sich eine und die andere Hülfsquelle mehr zu Gebote stellte, die es mir ermöglichten jene zweite Denkschrift wesentlich zu vervollkommnen.

In dieser vermehrten und verbesserten Umarbeitung übergebe ich nun mein Büchelchen der nachsichtigen Beurtheilung eines größeren Leserkreises. Statistische Ausarbeitungen werden nie absolut vollkommen ausfallen können; sind nicht mal die Kräfte von mit Mitteln überflüssig ausgestatteten Behörden zur Erreichung einer Vollendung genügend, so wird gewiß eine gerechte Kritik nur mäßige Ansprüche an die Leistungen eines Einzelnen machen, wie sie hier vorliegen, und das Verdienstliche daran nicht unterschätzen, wenn jedenfalls die Bemühungen unverkennbar sind, durch Gewissenhaftigkeit nach bestem Vermögen Fehler und Irthümer zu vermeiden.

Daß dies meinerseits geschehen, ist das größte Verdienst, welches ich beanspruche; ob mir noch ein zweites gebührt, die öffentliche Aufmerksamkeit von mehr als einer Seite auf Altona's commercielle Wichtigkeit gelenkt, und für eine Statistik seines Handels Bahn gebrochen zu haben; die Entscheidung darüber muß ich natürlich competenten Richtern anheim geben, hoffe aber desto zuversichtlicher auf diese Anerkennung, wenn man überzeugt sein wird, daß sie mir für eine Arbeit nicht versagt werden dürfe, die große Opfer an Zeit, eine ermüdende Aufmerksamkeit und namentlich die ängstlichste Ueberwachung eines Heeres von Zahlen erfordert, so daß nur in besonderer Veranlassung und in Ausnahmsfällen die Kräfte eines Einzelnen an sie sich wagen mögten.

Ich berichte nunmehr, auch wohl am passendsten gerade hier, über meine Quellen und deren Benutzung.

Keinerlei Vorarbeiten standen mir zu Gebote. Die Statistik des Altonaischen Handels war ein total wüstes Feld, und so darf ich wohl sagen, daß die nachfolgenden Seiten in jeder Zeile mindestens etwas Original enthalten, sei es auch nur in der veränderten und verbesserten Gruppirung vorhandener Daten, die ich von verschiedenen Seiten her zusammensuchen mußte, um daraus ein leidliches Bild des Altonaer Geschäfts herzustellen. Denn das sonst so umsichtige Directorium des statistischen Bureaus in Kopenhagen hat leider noch kein genügendes Auskunftsmittel gefunden, um seine Controlle auch über Altona mit Erfolg auszudehnen. Das Ergebniß seiner Zusammenstellungen, welches in dem bekannten „Statistisches Tabel-Werk", jährlich zur öffentlichen Kunde kommt, war eine meiner Quellen. Daraus entnommen sind: die Nachweisung über die Production Neumünsters (S. 7), das Material zur Berechnung der Einfuhr-Kopfquoten, des Steuerertrages per Kopf (S. 9), der Consumtion (S. 10), der Einfuhren an Halbfabrikaten, Industrie- und Manufacturwaaren mit beigefügten Procentsätzen (S. 11), die vergleichenden Uebersichten des Englischen und Preußischen Importgeschäft nach Dänemark (S. 12), und endlich das Material zu der im Anhang IV. gegebenen tabellarischen Darstellung von Altona's Handel in 1846.

In dem, das Jahr 1846 umfassenden Hefte gedachten Werkes findet sich nämlich am Schlusse eine „Nachricht über den Handel und Schifffahrtsverkehr der Stadt Altona im Jahre 1846," als erster und meines Wissens einziger veröffentlichter Versuch auf diesem Terrain, die aber schon ihrem Ursprunge nach sehr unvollkommen ausfallen mußte, indem ihr freiwillige Mittheilungen des Altonaer

Handelsstandes zum Grunde liegen. Jede auch nur annähernde Vollständigkeit hing somit von der Willkür ab, und wenn man z. B. in dieser Uebersicht als Total-Ausfuhr an Pferden 8 Stück, und an Schweinen 25 Stück aufgeführt findet, und gar keine Einfuhr, so weiß man bestimmt, daß sie sogar nur beschränkt auf das Prädicat „annähernd richtig" Ansprüche hat, ganz abgesehen davon, ob jene Tabellen auch das oft ganz ansehnliche Geschäft von, dem Kaufmannsstande im engeren Sinne nicht angehörigen Individuen mit begriffen, ob nicht. Weiter beschränkten die eingehenden Mittheilungen sich lediglich auf Angabe des Quantums, waren aber nicht mal systematisch und gleichartig aufgemacht; dieselben Artikel finden sich vielmehr bald nach Centner, bald nach Stück oder Verpackung, ja sogar, wie zur Abwechselung, nach Werth aufgegeben, und in dieser bunten Zusammenstellung bilden sie, in alphabetischer Ordnung, jene „Nachricht." Nichtsdestoweniger schien sie mir als einzige Quelle für die gesammte Ein- und Ausfuhr Altona's, in einem obendrein nicht zu fernen Jahre doch am besten geeignet, um ein leidlich anschauliches Bild des Altonaischen Handelsverkehrs über alle Länder der Erde herzustellen, und machte ich einen solchen Versuch mit dem Anhang IV, indem ich die alphabetische mit einer systematischen Eintheilung der Artikel vertauschte, wo es irgend möglich, aber nicht geschehen war, die Quanten in 100 ℔ Gewicht berechnete, die Beträge nach den Ländern sonderte und endlich zu einem Total aufmachte. Meine Tabelle wurde dadurch eine totale Umarbeitung jener „Nachricht," die man auf den ersten Blick in ihr nicht wiedererkennt.

Eine zweite Quelle war für mich das Staatshandbuch der dänischen Monarchie für 1853, dem z. B. (S. 7) die Uebersicht einiger dänischer Exporten entnommen ist. Die Angaben über die Altonaer Fabriken und deren Production (S. 8 und 9) schöpfte ich aus einer Beilage zu No. 128 der Altonaer Zeitung.

Anhang I, die Uebersicht der Altonaer Schifffahrtsbewegung, war bereits gedruckt, als sich mir von mehren Seiten, namentlich durch Verstattung der Kenntnißnahme der tabellarischen Aufmachungen im Altonaer Manifestbureau, abseiten Sr. Excellenz des königl. dänischen Finanzmeisters, Grafen Sponneck, ansehnliches Material bot, jene ursprünglich, besonders hinsichtlich der ausgehenden See- und der ein- wie ausgehenden Flußschifffahrt sehr unvollkommene Uebersicht zu verbessern, und zu einem genügenden Ganzen, zu einem wirklichen Bilde der Altonaer Schifffahrtsbewegung abzurunden. Indem das mir vorliegende Material aber nach verschiedenen Principien gesammelt war, mußte ich mich hinsichtlich einiger Parthien des Anhanges I zu einer Wahl zwischen den Angaben des Altonaer Hafenmeisters oder jenen des Manifestbureaus entschließen. Aus Gründen, die im Text entwickelt sind, gab ich den ersteren den Vorzug, wo sie zu Gebote standen, und ist die Uebersicht der ein- und ausgehenden Seeschifffahrt in 1851, so wie der eingehenden 1852 danach aufgemacht, wählte ich sie auch zu Vergleichungen von Altona's ausgehender Seeschifffahrt mit den anderer Häfen. Die eigentliche Uebersicht der Altonaer ausgehenden Seeschifffahrt in 1852, so wie die Tabellen C und D sind dagegen nach den Notizen des Manifestbureaus aufgemacht, und erledigen, respective ergänzen sich dadurch die Seite III und IV enthaltenen Bemerkungen und unvollständigen Angaben, sowohl über den Umfang dieses Theiles der Altonaer Schifffahrtsbewegung in 1852, wie ihr Verhältniß zum Jahre 1851, speciell das S. IV über eine Abnahme der Altonaer Flußschifffahrt Gesagte. Es fand vielmehr eine im Text auch erwähnte Zunahme statt.

Die meisten Schwierigkeiten machte mir indeß, mindestens nach einer Seite, der Versuch einer Uebersicht des Altonaer Geschäftes in 1852. So weit dieses Hamburg betraf, stand mir freilich eine vortreffliche Quelle zu Gebote, die unter der ausgezeichneten Leitung des Herrn Theveny, vom statistischen Bureau publicirten „tabellarischen Uebersichten des Hamburgischen Handels im Jahre 1852," und ist die Uebersicht S. 40 und 41 in diesen, nur in veränderter Ordnung, sonst vollständig in den Anhang III als „Einfuhr von Hamburg" und „Ausfuhr nach Hamburg" übergegangen, indem ich mir lediglich einige Aenderungen erlaubte, mit denen ich eher meine Achtung und Aufmerksamkeit für dieses Werk, und nichts weniger als eine Ausstellung daran bewiesen haben mögte. Vergleicht man nämlich die genannte Tabelle mit den Aufführungen von oder nach Altona unter der Abtheilung: „Herkunft und Preise der Hauptartikel der Einfuhr und Ausfuhr" S. 53 ff, so ergeben sich einzelne Abweichungen von den Positionen der Tabelle, indem z. B. auf dieser Steinzeug und Porcellan einen Posten bilden, der in jener Rubrik getrennt ist. In solchen Fällen, oder wo sich Specificationen fanden, die auf der Tabelle unter Angaben wie „andere Roh-

stoffe und Halbfabricate" verschwanden, gab ich immer diesen ausführlicheren Daten den Vorzug, zerlegte die Zahlen der Tabellen oder verkleinerte sie um den Betrag der Specificationen, wo sie augenscheinlich solche begriffen. Ebenso versuchte ich, wo sie fehlte, eine Ermittelung des Centnergewichts, indem ich mit dem Preise unvermeidlicher Fehler hiebei, die dafür erlangte größere Uebersichtlichkeit und Möglichkeit zu vergleichen, nicht für zu theuer bezahlt erachte. Aus diesen Andeutungen bitte ich Differenzen zwischen der betreffenden Parthie von Anhang III und der Quelle zu erklären; schließlich und zuletzt stimmt Alles, nur daß ich nicht umhin kann die Angabe 36,694,380 ℳ als Resultat der Ausfuhr S. 41, als richtig zu bezweifeln, da meine Addition ein Mehr von 8000 ℳ ergiebt. Hinsichtlich des Abzuges, der von dem Betrage dieses Verkehrs für das miteinbegriffene „Von und nach St. Pauli" zu machen sein dürfte, enthält der Text, auf Grund einer gütigen Mittheilung, das Nähere.

Wie aber den anderweitigen Theil des Altonaer Geschäftes veranschaulichen, ihn nach Centnergewicht und Bancowerth namhaft machen? Betreffs der Ausfuhr mußte ich von vornherein auf ihre Berechnung verzichten, mir stand dafür auch nicht das dürftigste Material, nicht der geringste Nachweis zu Gebote. Hinsichtlich der Einfuhr ließ sich mindestens auf einem mühseligen Wege zu einem einigermaßen dankenswerthen Resultate gelangen, das in Anhang II und III, Rubrik: „Directe Einfuhr," enthalten ist, und welches ich folgendermaßen erreichte.

Aus der als zuverlässig geltenden Hamburg-Altonaer Einfuhrliste, stellte ich alle laut Namen für Altona bestimmten Güter nach Gattung und Art der Anbringung (seewärts, pr. verschiedene Eisenbahnen, Harburger Ueberfahrt, Oberelbe, v. Lübeck und Mecklenburg pr. Fuhre) zusammen, ordnete sie alphabetisch und specificirt in Anhang II, und systematisch, unter Beifügung von Gewicht und Werth in Anhang III, Rubrik: „Directe Einfuhr." Doch über die Grundsätze, nach denen dies letztere, der schwierigste Theil meiner ganzen Arbeit, geschehen, muß ich mich nothwendig erklären.

Die systematische Anordnung und Bildung einzelner Positionen, wie z. B. „grobe Eisenwaaren" aus Anker, Ambos u. dgl. m. war eine nicht so schwierige Aufgabe. Aber die Bestimmung des Gewichtes? In außerordentlich vielen Fällen bot mir freilich eine Handelsusance genügenden Anhalt, und wird sonach eine jedenfalls bei so großen Quanten nur irrelevante Differenz zwischen meinen Anschlägen und der Wirklichkeit stattfinden. Aber sehr oft war ich in der That auf nicht viel Besseres als ein Experiment angewiesen, für welches ich durch die feste Versicherung Vertrauen erbitten mögte, daß ich stets ängstlich suchte einer Wahrscheinlichkeit nahe zu kommen, kein Mittel hierzu unversucht ließ, allzu kühne Conjecturen sorglichst vermied und das eine Princip consequent festhielt, in zweifelhaften Fällen die geringste Veranschlagung zu wählen. Einige in dieser Weise nicht berechnete, oder unmöglich nach Gewicht zu ermittelnde Artikel sind übersichtlich zusammengestellt in der Recapitulation S. XXVIII. Die Werthberechnung geschah nach den Durchschnittspreisen der Hamburger Börse in 1852.

Hinsichtlich dieser als „direct" von mir bezeichneten Einfuhr Altonas steht somit nur das Eine fest, daß sie nicht zu hoch veranschlagt, sage ich lieber, sie vielmehr gewiß bei Weitem zu niedrig angegeben ist. Man wird mir also mindestens nicht nachsagen können, ich übertreibe Altona's Wichtigkeit. Mich auf die alphabetische Enumeration (Anh. II) zu beschränken, mogte ich nicht, weil ich mir nicht ausreden konnte, daß dann mein Versuch eines Bildes des Altonaer Geschäfts total mißlingen müsse. Ich mußte, um etwas Anschauliches herzustellen, den von mir angedeuteten Weg einschlagen, und mit möglichster Consequenz verfolgen, wenn meine Uebersicht nicht durch störende und zahlreiche Lücken entstellt werden sollte. Diese sind nun für den Leser vermieden, und zwar, wie ich glaube, um den nicht allzu hohen Preis, daß mehre meiner Veranschlagungen unter dem wirklichen Betrage blieben.

Den wichtigen und interessanten Anhang V: die Uebersicht der aus See in den Altonaer Hafen direct gebrachten Ladungen, des Werthes und Gewichtes der transatlantischen, und der europäischen Importen nach Schiffslastenzahl, so wie ihre Vertheilung auf Altonaer und Hamburger oder ungenannte Firmen in beiden Städten (Ordre), verdankt der Leser einer seltenen und uneigennützigen Liberalität, für welche ich meine Erkenntlichkeit hier nur ungenügend einem Manne aussprechen kann, dem die größten handelsstatistischen Schätze in Hamburg zu Gebote stehen, und der selbige aus Interesse an meiner Arbeit und Liebe für statistische Ermittelungen, mit sondergleicher Zuvor-

kommenheit mir zur freisten Verfügung stellte. Daraus schöpfte ich das Material zu diesem letzten Anhange.

Die Daten zu den Vergleichungen des Altonaer Geschäftes mit dem Bremer und Stettiner, sind der „tabellarischen Uebersicht d. Brem. Handels in 1852", respective dem Berichte des Vorstandes der Stettiner Kaufmannschaft über den dortigen Handel in 1852, entlehnt.

Durch diese Rechenschaft über meine Quellen und deren Benutzung hoffe ich den Leser desto besser in Stand gesetzt zu haben, den vorliegenden Versuch gerecht und billig zu beurtheilen, für die gewissen Mängel desselben mir desto leichter Nachsicht, und für die möglichen Vorzüge um so eher einige Anerkennung schenken zu können, welche mich für eine, wenn selbst mißlungene, jedenfalls sehr mühselige Arbeit, entschädigen soll, mit der ich mich zum ersten Male auf ein mir bis dahin unbekanntes Feld der Thätigkeit wagte. Wenn selbst auch die unerbittlichste Kritik für dem ähnliche Fälle stets zu einer kleinen Spende ausreichendes Wohlwollen zu besitzen pflegt, so ersuche ja auch ich wohl nicht umsonst noch ein Mal und schließlich um diese Gunst.

Hamburg, im December 1853.

J. Eduard Weber,
Königl. Preuß. Commerzienrath, Ritter &c.

Gewiß, wenn eine reale Nothwendigkeit es rathsam scheinen ließ, im modernen Staate den industriellen und mercantilen Interessen eine besondere Pflege angedeihen zu lassen, um durch sie das conservative Element zu stärken; liegt alsdann auch zwiefach die vollste Veranlassung vor, ihre Förderung unter keinerlei Umständen zu versäumen. Geschieht es gleichwohl, so, mögte man sagen, verkennt der Staat einmal eine Pflicht der Selbsterhaltung, indem er eine der Grundlagen abschwächt, auf welche er seine Existenz gründet; zweitens aber seine Obliegenheiten gegen eben jene Interessen, in Erwiderung der moralischen und materiellen Unterstützung, die er von ihnen leiht. Den Anforderungen des Staates an den großen gewerblichen und kaufmännischen Betrieb, sein Gewicht für die Erhaltung der politischen Zustände der Gegenwart in die Wagschale zu legen, entspricht die Verpflichtung, der Erweiterung und Ausdehnung jenes Betriebes allen nur erdenklichen Vorschub zu leisten. Hinter diese Rücksicht muß jede andere zurückstehen. Diese Betrachtung mögte nicht außer Zusammenhange mit dem Versuche sein, auf den nachstehenden Seiten Fingerzeige und Andeutungen darüber zu geben, wie bei richtigem Angriffe dem Handel, der Industrie und Schifffahrt des Auslandes wie Preußens ein nicht unergiebiges Terrain in den königlich dänischen Staaten sich erschließen ließe. Insofern für einen solchen Zweck Altona, als erste Handelsstadt der dänischen Monarchie, vornehmlich in Betracht kommt, wird ihm unser hauptsächlichstes Augenmerk sich zuwenden müssen.

Altona's Selbstständigkeit als Handelsstadt
neben Hamburg.

Es ist gewissermaßen Gewohnheit geworden, Altona nur als eine Handelsdependenz, als ein Anhängsel Hamburg's, zu betrachten. Das Ausland spricht bislang durchgehends nur von einem Hamburg-Altona, freilich wohl meist, ohne sich des Irrthums bewußt zu sein, welchen eine solche Auffassung in sich begreift. Denn Altona und Hamburg sind nichts weniger als Eines; sie sind weit eher Rivalen; ihre Interessen gehen noch mehr auseinander wie miteinander, und selbstverständlich muß deshalb die mercantile und industrielle Stellung des Auslandes zu beiden Städten eine ganz verschiedene sein, falls nur ihre Bedeutung einzeln richtig aufgefaßt wird. Dies ist freilich bis jetzt weniger, als erklärlich, geschehen, wenn man es auch noch so hoch anschlägt, daß von Hamburg gar nichts, und kaum mehr von Altona aus gethan wurde, den gang und geben Begriff „Hamburg-Altona" näher zu beleuchten, beziehungsweise aufzuklären und zu beseitigen.

Hamburg stellte sich hierin, ohne daß man es ihm verargen könnte, ganz auf den Standpunkt des kaufmännischen Vortheils. Es befand sich durchaus wohl in dem fast

alleinigen Genuß der weiterhin zu erwähnenden Vorzüge Altona's, und hatte keinerlei Veranlassung das Dunkel darüber aufzuklären, wohl aber eine, die Unkunde darüber zu erhalten. Und von dort, woher eine Belehrung denkbarerweise am ehesten zu erwarten war, von Altona, blieb sie gleichfalls aus; ein Schweigen, das sich kaum anders erklärt, als durch eine wunderseltene Bescheidenheit des Egoismus und gemüthliche Zufriedenheit mit einem allerdings so behaglichen und verbreiteten Wohlstande, daß er nur sehr raffinirte, in der zu einer Geltendmachung nöthigen Allgemeinheit eben gar nicht vorhandene Wünsche, hätte unbefriedigt lassen können. Kurz, es fehlte an Impulsen, Vortheile an Altona dadurch heranzuziehen, daß man dessen selbstständige Bedeutung und mancherlei Vorzüge neben Hamburg hervorhob. Der vollständige Ausschluß der Stadt aus der dänischen Zollgränze, ihre gänzliche Gleichstellung mit dem Auslande, mit Hamburg, in zollamtlicher Beziehung, kam schließlich dem wirren Begriffe „Hamburg-Altona" zur Hülfe und lieh einem weitverbreiteten Irrthume den Schein solider Wahrheit, daß nämlich alles industrielle und mercantile Interesse des Auslandes an Altona in Eins aufgehe mit jenem an Hamburg.

Sogar die vielgepriesene Autorität eines namhaften Hamburgischen Statistikers, Dr. Soetbeer, wird von dem Vorwurfe betroffen, von diesem Irrthum sich haben influiren zu lassen, da man nicht annehmen darf, es habe derselbe, in dem Werke „Hamburg's Handel, Bd. 1" absichtlich über das Verhältniß Altona's zu Hamburg Täuschungen verbreiten wollen; ein Verdacht, den das Eingeständniß des Verfassers ausschließt, weniger selbstständig, als nach Mittheilungen von Hamburger Kaufleuten gearbeitet zu haben. Dadurch wurde er denn wahrscheinlich unwissentlich veranlaßt (S. 28), Hamburg, im Gegensatz zu Altona, als das natürliche Ziel der oberen Flußschifffahrt zu bezeichnen, indem weiter die Elbe hinunter im Ganzen genommen Flußfahrzeuge, ohne Gefahr und Schwierigkeit, einen regelmäßigen Verkehr nicht unterhalten könnten. Diese ganze Behauptung stützt sich lediglich auf eine längst veraltete Anschauung, welche in der weiter unten folgenden Uebersicht der Schifffahrtsbewegung Altona's mit Daten und Zahlen ihre volle Widerlegung findet. Nicht nur nach Altona, sondern noch darüber hinaus, fahren Oberländische Kähne und sogar Flösse, ohne daß dabei die Schiffer sich mit dem Gedanken eines sonderlichen Wagnisses ängstigten. Und ebenso eine thatsächliche Beseitigung fand seitdem eine zweite Behauptung Soetbeer's (a. a. O. S. 30), daß dem Aufkommen Altona's neben Hamburg seine für ausgedehnte Hafenanlagen ungünstige Localität entgegenstehe. Denn, ohne in dieser Beziehung die örtlichen Vorzüge Hamburgs läugnen zu wollen, hat doch die Energie der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft, in dem s. g. Elbquai eine Erweiterung des Altonaer Hafens, und mit ihr eine zum Laden wie Löschen so günstige Localität geschaffen, wie Hamburg sie zur Stunde nicht besitzt.

Und mit diesen beiden, durchaus nicht mehr zutreffenden Gründen, erschöpfen sich, genau genommen, die Hauptbeweise für die angeblich bleibende Inferiorität Altona's unter Hamburg, von Soetbeer dahin präcisirt, (S. 30 a. a. O.) daß ersteres nur so lange blühen könne und werde, wie Hamburg blühe. Eine Ansicht, die schwerlich sich rechtfertigen läßt, wenn man die mancherlei Vortheile, welche Altona dem Handel bietet, abwägt, die ihm gerade eine selbstständige Bedeutung neben Hamburg sichern, es ihm möglich machen, wenn auch nur im kleinen Maaßstabe, mit der dritten Handelsstadt der Welt erfolgreich zu rivalisiren. Damit zerfällt der Begriff „Hamburg-Altona" in sich, und seit Gründung der Altona-Kieler Eisenbahn sind denn auch in Altona allmählig mehr Selbstgefühl und Selbstständigkeitssinn erwacht, die sich jener veralteten Anschauung nicht mehr unterordnen, sondern sich der

Vorzüge und Vortheile Altona's

für den Handel mehr und mehr bewußt wurden. In der Anlage des Bahnhofes in Ottensen, so weit entfernt von Hamburg, machte jener Umschwung der Meinung von Altona's Vermögen allein zu stehen, sich zuerst geltend. Im Gedächtniß der Zeitgenossen lebt noch die Erinnerung, wie man in Hamburg durch Fernhaltung von der Actienzeichnung Altona für seinen kecken Emancipationsversuch gewissermaßen zu strafen gedachte. Ohne Hamburger Geld, hieß es, könne die Bahn nicht zu Stande kommen, man hatte nur ein Lächeln für das Unternehmen, bis dessen glückliche Vollendung es rathsam machte, einen anderen Ton anzuschlagen. Ein wenig Bewußtsein für eine noch ganz junge Vergangenheit hätte freilich wohl von vorneherein Verlassung zu vorsichtigeren Urtheilen über die Fähigkeit Altona's, sich selbstständig zu bewegen, als damals verlautbarten, geben können. Denn es waren kaum 12 Jahr verflossen, daß die zunehmende Blüthe Altonas, die Gunst seiner Lage und Verhältnisse, Hamburg gezwungen hatten, um die seinem Handel drohendsten Gefahren abzuwenden, seinen Zoll von bezüglich 1½ und ½ pCt. auf ½ und ⅛ pCt. zu ermäßigen, und den dadurch sich ergebenden Ausfall in den Staatseinnahmen durch andere Auflagen zu decken.

Die gänzliche Zollfreiheit Altona's wurde nämlich zur Veranlassung, daß abseiten des Hamburger Handelsstandes mehr und mehr eine Lagerung seiner Importen in Altona stattfand, um die Erlegung des Zolles entweder ganz oder vorläufig zu sparen. Dieses Verfahren gewann einen solchen Umfang, daß sogar ansehnliche Speicherbauten in Altona dadurch veranlaßt wurden. Die Verhandlungen des Rathes und der Bürgerschaft in Hamburg in den Jahren 1829 und 1830 liefern eine anschauliche Vorstellung des Bewußtseins einer von Altona drohenden Gefahr für Hamburg's Handel, welches die öffentliche Meinung beherrschte. Der Rath wiegte sich zwar noch in einiger Sicherheit, wenn er gleich eingestand, daß gegen diese „Zollumgehung", diese massenhafte Lagerung von Hamburger Kaufmannsgut im „fremden Auslande", mit Zwangmaaßregeln nicht auszureichen sei; die Bürgerschaft war aber von der verderblichen Nähe Altona's zu sehr überzeugt, und erzwang mittelbar jene Zollreduction, um das „Uebel" zu heilen. Vor dem war es geschehen, daß 1827, bei einem approximativen Werthe der zollpflichtigen Importen nach Hamburg von 75,362,733 ℳ Bco. (ca. 38,000,000 Thlr. Pr. Court.), für 6,474,800 ℳ Bco. (ca. 3,260,000 Thlr. Pr. Court.) Werth, ausschließlich des im Hamburgischen Handel so wichtigen Artikels, Manufacturwaren, zunächst weder verzollt noch zum Transit erklärt wurden. — Im Jahre 1828 stieg diese Summe sogar auf 7,203,000 ℳ Bco. (ca. 3,660,000 Thlr. Pr. Court.), und wurde im ersteren Jahre nur für 2,073,000 ℳ Bco., und im zweiten für 2,466,000 ℳ Bco. an Werth, nachträglich noch gegen Erlegung des Zolles in Hamburg eingeführt. Welchen Verlauf das „Uebel" im Jahre 1829 nahm läßt sich nicht gleicherweise mit Zahlen nachweisen, das ungestüme Verlangen der Bürgerschaft nach einer Zollreform, beweist aber unumstößlich dessen Wachsthum.

Und abermals sind kaum einige Jahre verflossen, daß Vorzüge, die Altona dem Verkehr bietet, eine reformatorische Rückwirkung auf die Hamburger Legislation übten. Die Differenz zwischen den Auctionsgebühren und dem Schiffszolle in Hamburg und Altona war nämlich ansehnlich genug, um in sehr vielen Fällen letzterem einen Vorzug in der Benutzung vor ersterem, gerade abseiten des Hamburger Handelsstandes, zu verschaffen. Die Versteigerungen, dieses allerwichtigste Medium eines raschen Absatzes im großen Verkehr, wurden mehr und mehr in Altona abgehalten; die größeren Schiffe, aus der

langen transatlantischen Fahrt, liefen immer häufiger in den Altonaer, statt in den Hamburger Hafen ein; und um dem neuen „Uebel", dieser abermaligen Gefahr, zu begegnen, mußte man sich zu einer Reduction der betreffenden Abgaben bequemen.

Man sollte meinen, es seien diese Thatsachen die schlagende Widerlegung der Behauptung, welche Altona in eine totale Untergebenheit und Unterordnung unter Hamburg verweist. Eine solche Stellung schlösse den Begriff der Rivalität, der Gefährdung aus, die, wir sahen es, so bedrohlich von Altona ausgingen. Man muß überhaupt die ganze Geschichte des Nebeneinander beider Städte seit Jahrhunderten entweder nicht kennen oder auch vergessen haben, um die vulgaire Vorstellung des „Hambnrg-Altona" in sich aufzunehmen. Erklärtermaßen wurde Altona Hamburg zum Trutz, wenn nicht gegründet, doch mit den ausgedehntesten Freiheiten bedacht, die auch von dem Momente der Verleihung an, den Hamburgern so bedenklich und folgenschwer schienen, daß ihre Bemühungen, das Aufkommen des Nachbarortes zu hindern, eine ansehnliche Partie der reichsstädtischen Geschichte ausfüllen, die nicht immer ein so harmloses Bild darbietet, wie die erwähnten Zoll- und Gefällreductionen.

Die Vorzüge und Vortheile, welche Altona dem Handel bietet, und denen es eine unläugbare Bedeutung und Selbstständigkeit neben Hamburg verdankt, die rückwirkend dem Auslande zwei ganz verschiedene Interessen an beiden Städten, trotz ihrer Nähe, geben, sind eben unumstößliche Thatsache, deren allerformellste und feierlichste Anerkennung, Hamburg selbst in der vorerwähnten Benutzung Altona's lieferte, die als „Uebel" und „Gefahr" wiederholt seine Legislative aufrüttelte.

Und diese Benutzung hat inzwischen keineswegs aufgehört, sie ist höchstens, bei dem außerordentlichen Aufschwunge des Hamburgischen Geschäfts, minder auffällig und bemerkbar geworden. Altona, als Freihafen, mit seiner totalen Zoll- und Controllfreiheit, einer Unbeschränktheit des Verkehrs, die eine völlige Ungebundenheit darstellt, keinerlei Unterschied zwischen In- und Ausland macht, muß nothwendig eine mächtige Anziehungskraft für das Geschäft von Auswärts üben und wird deshalb am fleißigsten gerade von Hamburgern benutzt. Denn daß unter Umständen selbst der geringe Hamburger Werthzoll von ½ pCt. von Relevanz werden kann, beweist sich, wenn mit nichts Anderem, durch eine und die andere Defraudation; im Gegensatz dazu erscheint aber die Altonaer Zollfreiheit allerdings beachtenswerth und wird keineswegs durch die Hamburger Transitolagerung ausgeglichen. Denn die Berechtigung zu dieser ist einmal von der persönlichen Qualification als Hamburger Großbürger abhängig, und zweitens in der Dauer beschränkt. In Altona mag da lagern, wer es sei und wie lange er will; er ist durch Niemand und durch Nichts in dieser Befugniß beschränkt, und kann sogar beliebig Grundeigenthum acquiriren, ohne zn einem Mehr von Leistungen, als Zahlung der Abgaben von Immobilien, gezwungen zu sein. Eine constante und durchgreifende Praxis hat ferner in Altona jede ungehörige Einmischung des Zunftwesens in den kaufmännischen Vertrieb von Handwerkserzeugnissen längst beseitigt, wie selbige in Hamburg höchstens seltner vorkommt, als sie gesetzlich verstattet und geschützt ist. Auf ihr Privilegium gestützt, durfte, gelegentlich des ersten Hamburger Wollmarktes, z. B. die Sattlerzunft den Verkauf von Sattlerwaaren in öffentlicher Auction inhibiren!

Der Gunst dieser Verhältnisse hat nun Hamburg durchaus keine Vorzüge entgegenzusetzen, welche jene ausglichen; nichts wiegt dort die vollste Freiheit des Verkehrs auf, in welcher der Handel Alles findet, was ihm zu seiner Blüthe erforderlich ist, die auf der Welt durch nichts, durch gar nichts ersetzt werden kann. Freilich besitzt Hamburg seine

Bank; aber ihre Benutzung durch den Altonaer kostet diesem weit weniger, als z. B. der Hamburger Waarenzoll beträgt. Ferner ist Hamburger Gut in Hamburger Schiff vom Staderzoll frei; allein nur dem geringsten Theil der Hamburger Importen kommt diese Vergünstigung zu Statten, da Hannover eigenmächtig dieses Vorrecht des Hamburger Bürgers von der Wohnung innerhalb der Stadtmauern und vom chrichstlichen Bekenntnisse abhängig macht; die Praxis einer so exorbitanten Theorie, daß die deutsche Presse selbige weit angemessener zum Gegenstand ihrer Expectorationen machen könnte, als die rechtlich ganz begründete Stationirung des dänischen Wachtschiffes auf der Elbe. Die Benutzung von Börse und Hafen in Hamburg, steht aber für das Geschäft über Altona wie für jenes über Hamburg, ganz ebenmäßig offen, und desgleichen sind die Vortheile des Wechselplatzes beiden Städten gemeinsam.

Faßt man das Gesagte zusammen, so sind es die ausgedehntesten Vorrechte eines unbeschränkten Freihafens, niedrige Schiffsabgaben, Hafengelder und Auctionsgebühren, die völlige Gleichstellung des Fremden mit dem Einheimischen in Benutzung des Altonaer Lagers für den Transit, sind es diese günstigen Verhältnisse, welche sehr häufig dem Handel über Altona statt über Hamburg einen Vorzug geben. Niemand ist genauer hiervon unterrichtet, es wurde bereits erwähnt, wie gerade der Hamburger Handelsstand; die starken Truppe von Hamburger Speicherarbeitern ziehen früh Morgens nur nach Altona, um dort lagerndes Hamburger Gut zu bearbeiten und zu versehen. Das übrige Ausland scheint mit wenig Ausnahmen in der That minder unterrichtet in dieser Beziehung, wenn man einen Schluß daraus ziehen darf, daß es die Altonaer Niederlagen so spärlich als Entrepot, den Altonaer Hafen nur selten als Bestimmungsort, so wie auch zum Frachtsuchen benutzt.

Und ebenso wenig allgemein bekannt scheint es ferner, zu welcher Blüthe Altona selbst allmälig herangewachsen ist. Mit einem weit verbreiteten mittleren Wohlstande sind zahlreiche große Vermögen verbunden, so daß ebensowenig in dieser Hinsicht Hamburg auch nur den kleinsten Vorrang einnähme. Es ließen sich Capitalien in Altona namhaft machen, von denen durch die 1 pCtige Vermögenssteuer während des Krieges sich der Schleier lüftete, wie Hamburg in einer Hand sie gar nicht oder nur einzeln aufzuweisen hat, und die in ihrer Gesammtheit Altonas Ebenbürtigkeit neben Hamburg auch in dieser Hinsicht darthun. Sie leisten natürlich einem ausgedehnten Handel allen nöthigen Vorschub, und, wie weiterhin detaillirt wird nachgewiesen werden, repräsentirt denn auch nur der jährliche Waarenverkehr Altona's gegenwärtig die Summe von reichlich über 61 Millionen pr. Thlr. oder 120 Millionen Mark Bco.; ist aber zuverlässig nicht nur noch bedeutender, sondern gewiß auch einer großen Ausdehnung fähig, wenn sowohl die Energie der Altonaer selbst, wie die Speculation des Auslandes, sich der Vortheile bemächtigen, welche der Platz so einladend bietet. Wollte man dieser günstigen Meinung schließlich vielleicht noch den Einwurf entgegenstellen, daß manches Project, z. B. die Errichtung eines dem Hamburgischen ähnlichen Bankinstitutes, mißlang; so sei darauf erwidert, daß dieses Unternehmen nur an der fehlerhaften Einrichtung, bei der unmäßige Summen für die Administration aufgingen, scheiterte; im Allgemeinen wollen wir aber auf das zurückgewiesen haben, was wir über die lange Genügsamkeit der Altonaer selbst sagten, welche über die allerdings großen Vortheile der engen Verkettung ihrer Handelsinteressen mit den Hamburgischen, lange die noch größeren vergaßen, welche ihnen aus einer selbstständigeren Haltung des Platzes hätten erwachsen können. Sie haben indeß neuerer Zeit, noch früher aus eigenem Antriebe sich aufgerafft, ehe sie durch die jüngst veränderte

aufgerüttelt wurden. Auch diese verleiht dem Auslande ein weiteres und ganz anderes Interesse an Altona als an Hamburg.

Die Handelsbeziehungen Altonas lassen sich nämlich zwiefach unterscheiden. Einmal betheiligt es sich nicht unansehnlich an dem Weltverkehr, insofern es bedeutenden Zwischenhandel betreibt und einen mannigfachen Waarenaustausch zwischen den verschiedensten Ländern, namentlich auch den Absatz Europäischer Industrieerzeugnisse gegen Colonialproducte, direct und indirect, vermittelt. Von dem Umfange dieses Geschäfts geben die Anlagen I. u. ff. eine übersichtliche Anschauung.

Für den Absatz fremder Industriezweige in und über Altona kommt aber vornehmlich ein anderer Theil seines Geschäftes in Betracht. Seine Angehörigkeit zum dänischen Staate bringt es einmal, man könnte sagen grundsätzlich mit sich, daß es einen bedeutenden Markt des Inlandes bildet; einen höchst ansehnlichen Theil der dänischen Importation vermittelt und leitet Altona, während der Export sich allerdings mehr vertheilt. Ferner hat aber auch die Gewöhnung vieler Menschenalter die Handelsbeziehungen zwischen Altona und mehren nordeuropäischen Ländern traditionell gemacht, und namentlich Norwegen, nächstdem aber Schweden und Finnland, versehen sich mit ihrem Bedarf an Colonialwaaren und Industrieerzeugnissen vorherrschend in Altona.

Nur dieser Bezug an Industrieerzeugnissen des die genannten Länder begreifenden Handelsgebietes Altona's beschäftigt hier unsere Aufmerksamkeit. Er ist außerordentlich umfangreich, da der einheimische Gewerbefleiß zu seiner Befriedigung kaum nennenswerth beiträgt. Von Schweden, Norwegen und Finnland ganz zu schweigen, steht auch die Industrie Dänemark's nur auf einer niedrigen Stufe, während es unbedingt zu den wohlhabendsten und höchstconsumirenden Ländern gehört, das in der sondergleichen Blüthe von Landwirthschaft, Handel und Seefahrt unversiegliche Quellen des Reichthums besitzt. Neben diesen Erwerbszweigen hat eine nennenswerthe Industrie nie aufkommen können. Es fehlt entschieden dafür an Sinn und Neigung. Die insularische Lage des Landes weckt dagegen den Trieb für Seefahrt und Handel, seine treffliche Bodenbeschaffenheit belebt den Ackerbau. Von den 2½ Millionen Einwohnern des dänischen Staates wohnen nur etwa 440,000 in Städten, von denen sehr viele sogar noch einen vorherrschend ländlichen Character tragen. Der industrielle Betrieb ist aber ein ganz beschränkter, er umfaßt wenig Gegenstände der allgemeinen Consumtion, und, um es beispielsweise zu erwähnen, sind Tuchfabriken, zu deren Anlange, während des Krieges die Noth und behinderte Versorgung von Außen her, zwang wie veranlaßte, nach wiederhergestelltem Frieden wieder eingegangen.

Das Gesagte erläutert sich am besten durch ein etwas genaueres Eingehen auf die industriellen Zustände und Consumtionsverhältnisse des dänischen Staates. Die Einwohnerzahl aller Theile der dänischen Monarchie, beläuft sich annähernd auf etwa 2½ Millionen Menschen. Nach den neusten statistischen Angaben leben hievon in Dänemark 20,4 pCt. und in den Herzogthümern 23,7 pCt. von der Industrie; bei Schlüssen aus jenen Zahlen auf einen entsprechenden Gewerbefleiß wird man aber sehr behutsam sein müssen, wenn z. B. die nachfolgend verzeichnete einheimische, ganz dürftige Production, von dänischen Statistiken sogar als bemerkenswerth hervorgehoben sich findet:

Artikel.	Quantum.	Werth in Rbthlr.	Artikel.	Quantum.	Werth in Rbthlr.
Kalk . . . . Ton.	350,000		Ziegel . . . . Stck.	150,000,000	1,500,000
Töpfe, schwarze . . . . Stck.	400,000	9,000	Porcellain	. . . .	35,000
Glas . . . . „	1,390,000	110,000	Holzschuh . . . . . . Paar	600,000	75,000
Gußeisenwaaren . . . Ctr.	55,000		Geschm. Eisenwaaren . . .	. . . .	50,000
Kupfergut . . . . ℔	540,000		Messinggut . . . . . ℔	22,581	
Metallgut . . . . „	2,853		Stubenuhren . . . . Stck.	1,000	
Handschuh . . . . Paar	80,000		Wachs . . . . ℔	100,000	
Oel . . . . ℔	5,000,000		Seife . . . . „	13,000,000	
Chem. Fabricate	. . . .	70,000	Hausleinwand . . . . Ell.	12,000,000	
Wollenwaaren	. . . .	230,000	Tuch . . . . „	500,000	
Papier. . . . . ℔	5,500,000				

(Der Reichsbankthaler = 1½ ℳ Banco.)

Eine Uebersicht, die allein schon lehrt wie von Industrie in Dänemark kaum die Rede sein kann, und ausnahmsweise existirt sie denn auch nur, wo ihre Zweige mit der Schiffahrt und der Landwirthschaft in näherer Berührung stehen. Der Schiffbau blüht in hohem Grade, auch die Tischlerei verdient Erwähnung, so wie die Bearbeitung des Eisens zum Gebrauch für die Seefahrt. Bedeutsam ist ferner die Zubereitung von Häuten, Fellen, Ledern und Haaren, die Production von Oel, Seife, so wie die Herstellung von Mühlenfabricaten. Damit erschöpft sich aber im Wesentlichen der Begriff einer dänischen Industrie, und vermögen auch die allenfalls noch zu erwähnenden Leistungen Altonas und Neumünsters ihre Bedeutung schwerlich zu erhöhen.

Nur für den inländischen Consum kommen die Manufacturen von Neumünster in Betracht, und auch diesen befriedigen sie nicht zu nennenswerthen Betrage. Im Jahre 1846 wurden daselbst als einheimisches Fabricat gestempelt:

Artikel.	Ellen.	Artikel.	Ellen.
Boy	57,911	Transp.	485,119
Calmuk	6,703	Wattirtuch	30
Coating	33,668	Coating und Calmuk	197¼
Düffel	1,586½	Baumw. Hosen- und Rockzeuge . . .	33,092½
Flanell	84	Baumw. Kleiderzeuge, Lasting, Tischdecken und Tücher	19,540½
Frees	50,449¼	Baumw. Bettdrell und Saartuch . .	201
Kirsei	46	Halbwollenzeug	1,944¾
Multum	190,355¼	Halbwollen Kleiderzeuge und Orleans	1,205¾
Pferdedecken	25,932¾	Halbwollen Tischdecken	17½
Sibirienne	2,098¼	do. Tücher	123½
Tuch und Halbtuch	116,285		
	485,119		Total 541,471¾

Danach lieferten diese bedeutendsten Manufacturen des dänischen Staates 021,66 Elle für den Bedarf auf den Kopf der Bevölkerung, ein im Verhältniß zu dem wirklichen Consum ganz nichtssagendes Quantum.

Umfangreicher ist allerdings die Altonaer Industrie, bis vor Kurzem zollprivilegirt, deshalb aber vielleicht auch nicht durchgehends solide basirt.

Die Zahl der dortigen Fabrikanlagen betrug 1852 bis 1. April 1853 an der Zahl 168, die approximativ für 4,052,812 Rbthlr. an Werth producirten, der sich über die einzelnen Fabrikationszweige folgendermaßen vertheilte:

		Werth in Rbthlr.
12	Lohgerbereien u. Weißgerbereien	268,700
2	Weißgerbereien	14,200
3	Leimsiedereien	4,480
2	Oelmühlen	318,510
5	Seifenfabriken	152,700
11	Lichtgießereien	85,180
3	Chocolade- und Conditorei-waaren-Fabriken	51,800
1	Cichorienfabrik	1,200
4	Senffabriken.	3,000
2	Dampfsägemühlen	40,000
3	Wollengarnfabriken . . .	1,130,000
2	Wattenfabriken	10,880
3	Haartuchwebereien	11,650
2	Schirmfabriken	6,170
7	Essigbrauereien	24,500
2	Ciderfabriken	4,200
5	Fortepianofabriken	18,600
6	Bürstenfabriken	13,150
1	Eisengießerei.	15,000
2	Gelbgießereien	2,500
1	Posenpräparatur	2,500
1	Gold und Silberwaarenfabrik	34,666
80		2,213,586

		Werth in Rbthlr.
80	Transp.	2,213,586
6	Lederlackirereien	264,500
1	Wachstuchfabrik.	11,480
29	Taback- und Cigarrenfabriken	258,900
2	Oelraffinerien	108,400
1	Zuckerraffinerie	6,640
1	Parfumeriefabrik	600
3	Chemicalienfabriken . . .	42,000
1	Brausewasserfabrik	1,000
2	Korndampfmühlen	710,000
1	Kalkbrennerei	8,600
6	Posamentirwaarenfabriken .	50,000
5	Parchentwebereien	13,550
7	Hutfabriken	124,500
7	Bierbrauereien	116,850
3	Wagenfabriken	78,000
4	Spiegel- u. Vergolderfabriken	22,500
4	Töpfereien	4,000
1	Spielkartenfabrik	4,640
1	Zinngießerei.	2,000
1	Nadelfabrik	2,000
1	Papierfärberei	2,400
1	Schriftgießerei	6,666
168		4,052,812

Diese Uebersicht muß die Aufmerksamkeit auf zwei Punkte lenken. Nur zum wenigsten Theil befaßt der Altonaer Gewerbefleiß sich mit der Herstellung von eigentlichen Industrie- und Manufacturwaaren. Diese repräsentiren nur einen Werth von 675,332 Rbthlr., während auf Verzehrungsgegenstände 1,178,090 Rbthlr. und auf Halbfabrikate 2,199,390 Rbthlr. fallen. Die eigentlichen Manufacturen sind zweitens sogar, genau genommen, nur in dem Artikel Parchent mit 13,550 Rbthlr. vertreten. Nach den bereits geschehenen Andeutungen würde man aber nur irrigerweise diese Thatsache, etwa mit dem Vorhandensein eines genügenden Fabrikbetriebes innerhalb des dänischen Zollgebietes, sich erklären können.

Indeß selbst zum geringsten Theil nur wurde das Altonaer Fabricat in die dänische Zolllinie eingeführt; vorzüglich waren es:

Wachstuch	℔	4,013
Taback . . . . (fast 60 pCt. der Erzeugung)	„	973,179
Licht . . . . (fast 42 pCt. der Erzeugung)	„	180,562
Zucker . . . . (ganze Erzeugung)	„	67,043
Posamentirwaaren	„	9,455
Watten 2c.	„	3,680
Parchent	„	21,715
Bier . . . . . . (über 25 pCt. der Erzeugung)	Tonnen	4,597

Fortepiano . . . . . . (über 45 pCt. der Erzeugung)	Stück	42
Töpferabeit	℔	25,895
Nadlerwaaren . . . . . . (über 62 pCt. der Erzeugung)	„	1,190
Beesen und Reiser . . .	Dtzd.	1,306
Bildschnitzerarbeit	℔	365
Bleiweiß	„	57,195
Böttcherarbeit	„	97,486
Weizenbrod	„	275,523
Roggenbrod	„	34,979

Buchbinderwaaren . . . . ℔	1,411	Rademacherarbeit . . . . . ℔	509
Cider . . . . Viertel	6,005	Reeperarbeit . . . . . . „	27,736
Drechslerarbeit . . . . . ℔	7,073	Sattlerarbeit . . . . „	398
Eisenwaare . . . . „	23,696	Schusterarbeit . . . . . . „	5,130
Filzschuhe . . . . „	223	Spielkarten . . . . . Spiele	8,653
Kammacherarbeit . . . . . „	23	Tischlerarbeit, ungepolstert . . ℔	432,710
Korbmacherarbeit . . . . . „	5,868	„ gepolstert . . „	111,253
Kupfergut . . . . „	10,231	Zimmerarbeit . . . . „	175,194
Messing- und Gürtlerwaare . „	1,252	Vignetten . . . . „	7
Pappwaare . . . . „	57	Wollenwaaren . . . . . . „	179

Wenn zwei für die Landesindustrie so wichtige Plätze, wie Altona und Neumünster, nur so geringfügig bei der Befriedigung eines überaus starken Consums betheiligt sind, so kann man daraus einen durchaus zutreffenden Schluß auf die Bedeutungslosigkeit der Industrie in den dänischen Staaten überhaupt ziehen; sie steht denn auch gerade im umgekehrten Verhältnisse zu dem Bedarf einer so wohlhabenden Bevölkerung.

Die officiellen Mittheilungen über die gesammte Handelsbewegung in den dänischen Staaten haben durch den dreijährigen Krieg leider dieselbe Beeinträchtigung erlitten, wie der Verkehr einzelner Landestheile selbst; und es war daher nicht möglich Daten über Einfuhr, Consumtion u. s. w. desselben Jahres für alle Landestheile zu geben. Für Dänemark und Schleswig existiren die bezüglichen Nachweise für 1851, nicht aber für Holstein, und läßt sich die betreffende Angabe für dieses Herzogthum nicht immer liefern.

Im höchsten Grade muß nun zunächst unsere Aufmerksamkeit die außerordentliche Zunahme an Wohlstand und Steuerfähigkeit erregen, welche sich in Dänemark seit Jahren in steigender Progression documentirt.

Vom Jahre 1847 bis 1851 war der Betrag der verzollten Einfuhr pr. Kopf in den einzelnen Landestheilen Dänemarks, wie folgt gestiegen:

	1847.	1851.	Zunahme 1851.
In Dänemark	$18^{1}/_{24}$ Rbthlr.	20 Rbthlr.	10,8 pCt.
In Schleswig	$21^{2}/_{3}$ „	$22^{5}/_{8}$ „	4,40 „
In Holstein . . . (circa)	26 „	??	

wobei indeß zu bemerken, daß ausnahmsweise die Herzogthümer 1847 für 2 Millionen Rbthlr. Getreide importirten, so daß der Betrag sich, vorzüglich was Holstein anlangt, für damals niedriger und die Zunahme bis 1851 höher stellt.

Noch stärker hob sich im Verhältniß der Zollertrag pr. Kopf, bei beziehungsweise mäßigem Tarife. Wenn das dänische Finanzgesetz für 1853 die Zolleinnahme für Einfuhr des Königreichs mit 3 Millionen Rbthlr. veranschlagt, so ergiebt das $2^{1}/_{8}$ Rbthlr. pr. Kopf; für die Herzogthümer darf man unbedenklich $2^{2}/_{3}$ Rbthlr. rechnen, beide Positionen sind indeß gewiß unter dem wirklichen Ertrage, erweisen aber gegen den Durchschnittszollertrag von 1839—42 eine Zunahme von nahe 100 pCt. Billig veranschlagt beträgt also der Durchschnitts-Nettozollertrag pr. Kopf in den königlich dänischen Landen für 1853 1 Thlr. 26 Sgr. pr. Court., mit denen wir die 23 Sgr. im Zollverbande in Parallele stellen möchten!

	1847.		1851.	
Der Werth der Einfuhr selbst war in Dänemark	24,368,812	Rbthlr.	28,134,769	Rbthlr.
in Schleswig	7,876,579	„	8,463,604	„
An desgleichen genauen Angaben betreffs Holstein's fehlt es, circa mag er sein	12,000,000	„	12,500,000	„
Gesammteinfuhr	44,245,391	Rbthlr.	49,098,373	Rbthlr.

Ein außerordentlich ansehnlicher Theil dieser Einfuhr besteht aber in Artikeln gerade des Gewerbefleißes, sie bilden unbedingt den vorherrschenden Theil, wenn immer der Consum an Colonialwaaren hier sich auch ungleich höher stellt als anderswo, z. B.

		Dänemark.	Die Herzogthümer.
Zucker	pr. Kopf,	℔ 14 . . .	℔ $14\frac{1}{2}$
Kaffee	„	„ $4\frac{3}{4}$ . . .	„ 7
Thee	„	„ $\frac{1}{4}$ . . .	„ $\frac{1}{4}$
Reis	„	„ 1 . . .	„ $1\frac{4}{5}$
Taback	„	„ $2\frac{2}{3}$ . . .	„ $3\frac{1}{2}$
Wein	„	Pot $1\frac{1}{3}$ ($\frac{2}{3}$ Kan.)	Pot $1\frac{1}{4}$ ($\frac{5}{8}$ Kan.)

Es wäre geradezu auffallend, wenn bei einer solchen Consumtion der Verbrauch an Industriewaaren kein entsprechender. Eine solche Anomalie findet denn auch nicht statt. Beispielsweise vertheilte sich der Consum-Import nachbenannter Artikel im Jahre 1842 nach Kopfquoten und Procenten des Gesammtzollertrages der Einfuhr folgendermaßen:

	Dänemark:		Die Herzogthümer:	
	Verbrauch pr. Kopf in ℔	Zollprocente	Verbrauch pr. Kopf in ℔	Zollprocente
Bandwaaren	$\frac{15}{32}$	$10\frac{2}{5}$	$1\frac{7}{32}$	10,18
Eisen und Eisenwaaren	$16\frac{13}{16}$	$5\frac{1}{10}$	$16\frac{9}{32}$	4,70
Glaswaaren	$\frac{19}{32}$ }	$1\frac{1}{5}$	$\frac{7}{8}$ }	1,41
Glas in Stücken	$\frac{5}{128}$ }		$\frac{1}{8}$ }	
Leinen	$\frac{3}{8}$	$1\frac{9}{10}$	$\frac{11}{16}$	2,67
Seidenwaaren	$\frac{1}{64}$	$1\frac{7}{10}$	$\frac{1}{32}$	0,59
Steinzeug	$\frac{7}{16}$	$\frac{3}{4}$	$\frac{5}{8}$	1,1
Wollenwaaren	$\frac{7}{32}$	$9\frac{3}{5}$	$\frac{1}{2}$	6,56
		circa $30\frac{3}{5}$		circa 27,12

der Gesammtzolleinnahme.

Seitdem hat sich der Consum dieser wie anderer Einfuhrartikel ansehnlich gehoben, nur ist ein gleichmäßiger Nachweis für alle Landestheile, wie schon oben bemerkt, nicht möglich, da das legale Verhältniß Holsteins erst im Laufe von 1852 vollkommen hergestellt war. Während daher die nachstehende Uebersicht die Consumtion diverser Einfuhren in Dänemark und Schleswig für 1851 darstellt, läßt sich gesondert, hinsichtlich Holsteins, eine solche gar nicht geben; nach der Analogie früherer Jahre darf aber wohl die Verbrauchsquote gut auf 10 pCt. höher als in Schleswig tarirt werden. Insofern im Verlaufe unserer Darstellung sich die Veranlassung geben wird, die Betheiligung Englands und Preußens bei dem Importhandel nach Dänemark zu vergleichen, nimmt unsere Tabelle gleich hier die bezügliche Rücksicht.

Uebersicht der Einfuhr und des Verbrauches gewisser verzollter Halbfabricate, Manufactur- und Industriewaaren in Dänemark 1851.

Artikel.	Dänemark			Schleswig:		
	Werth in Rbthlr.	Quantum in Pfd.	Verbrauch per Kopf in Pfd. ca.	Werth in Rbthlr.	Quantum in Pfd.	Verbrauch per Kopf in Pfd. ca.
Band	376,254	50,855	0,3,61	97,849	19,063	0,5,13
Baumwollengarn	1,271,456	1,847,259	1,31	273,839	418,702	1,13
Baumwollenwaaren	1,439,829	1,169,492	0,83	716,176	515,438	1,47
Galanteriewaaren	119,075	23,815	0,1,7	42,020	8,404	0,2,27
Glaswaaren	138,494	1,283,248	0,91	46,727	391,308	1,6
Eisen- und Stahlwaaren	2,094,017	30,769,984	1,22	683,651	8,787,558	23,83
Kupferwaaren	74,158	161,641	0,11,50	40,332	80,837	0,21,84
Leinenwaaren	545,905	1,160,233	0,83	214,973	403,077	1,9
Leinengarn	145,280	229,823	0,16,30	54,140	73,247	0,20
Maschinen	34,259	214,120	0,15,18	17,691	110,571	0,30
Messingwaaren	101,139	145,251	0,10,30	32,723	52,530	0,14,19
Papier	126,532	530,374	0,37,62	22,972	105,720	0,28,60
Posamentier- u. Knopfmw.	110,608	29,330	0,2,10	44,021	13,660	0,3,70
Seidenwaaren	556,022	54,102	0,3,84	137,361	13,427	0,3,63
Steinzeug	193,428	1,208,923	0,86	77,669	485,404	1,31
Wollengarn	119,873	50,025	0,3,54	17,648	7,628	0,2,6
Wollenwaaren	2,857,488	846,696	0,60,5	881,845	224,953	0,60,80

Nach einer Angabe wären 1851 in Holstein eingeführt:

Baumwollenwaaren	für	719,200 Rbthlr.
Wollenwaaren	"	271,400 "
Leinenwaaren	"	145,600 "
Seidenwaaren	"	27,000 "
Eisen und Eisengußwaaren	Pfd.	4,669,500

Sie ist aber schwerlich genau.

Der Gesammtbetrag obiger Importe beträgt für Dänemark 10,303,817 Rbthlr., darunter Garne und Manufacturwaaren allein für 7,312,107 Rbthlr.; für Schleswig 3,401,637 Rbthlr., darunter Garne und Manufacturwaaren allein für 2,393,831 Rbthlr.

Mit einem Zuschlage von 10 pCt. auf den schleswig'schen Import würde, nach Maßgabe der Bevölkerung, für Holstein der Werth derselben Artikel analog auf circa 4,800,000 Rbthlr. sich stellen, jener der Manufacturen besonders, auf circa 3,400,000 Rbthlr. Diese Summen, zusammen respective 18,505,454 Rbthlr. (27,758,171 ℳ Bco.) und — für Manufacturwaaren besonders — 13,105,938 Rbthlr. (19,658,907 ℳ Bco.) geben mit dem Werthe der Gesammteinfuhr in Dänemark, Schleswig und Holstein in 1851, zum Betrage von:

Dänemark	28,134,769 Rbthlr.
Schleswig	8,463,604 "
Holstein	12,500,000 "
	49,098,373 Rbthlr. (circa 73,648,000 ℳ Bco.)

und der Einwohnerzahl von circa 2,325,000 verglichen, folgendes Verhältniß:

Einfuhr:	Werth der 17 Artikel:	Kopfquote:	Werth der Manufacturwaaren:	Kopfquote:
100.	37,69 pCt.	ca. 8 Rbthlr.	26,29 pCt.	ca. $5^5/_8$ Rbthlr.

Direct wurden von gedachten Artikeln nach Dänemark und Schleswig importirt aus:

Artikel.	England:		Preußen:	
	Quantum in ℔.	Werth in Rbthlr	Quantum in ℔.	Werth in Rbthlr.
Eisen und Stahlwaaren	21,685,671	939,526	3,459	1,996
Band	498	751	34	695
Baumwollengarn	1,381,624	863,065	3,259	3,880
Baumwollenwaaren	383,684	408,992	9,410	10,818
Galanteriewaaren	1,513	7,565	1,666	8,330
Glaswaaren	18,427	3,057	11,327	2,636
Kupferwaaren	12,687	9,328	386	264
Leinenwaaren	122,053	73,414	346,357	78,096
Leinengarn	148,681	88,766	00	00
Maschinen	171,542	18,238	20,680	3,356
Messingwaaren	43,429	23,050	262	315
Papier	230,493	57,237	3,419	518
Posamentier- und Knopfwaaren	344	1,530	51	300
Seidenwaaren	1,169	11,854	256	1,560
Steinzeug	1,318,248	163,753	1,061	165
Wollengarn	4,121	9,876	85	240
Wollenwaaren	143,614	596,450	9,340	42,100
	25,667,798	3,276,452	411,052	155,269

Also fallen bei einem Betrage des Importes genannter Waaren in Dänemark und Schleswig von 13,705,454 Rbthlr.

auf die englische Einfuhr: circa 24 pCt., speciell auf die Manufacturwaaren (2,053,168 Rbthlr.) $21_{,15}$ pCt.

auf die preußische Einfuhr: circa $1_{,13}$ pCt., speciell auf die Manufacturwaaren (137,389 Rbthlr.) $1_{,43}$ pCt.

Per Kopf beträgt der Consum circa:

Englischer Import:

Betrag der 17 Artikel: $1^3/_4$ Rbthlr. = 2 ℳ 10 ß Bco. = 1 ℛ 10 Sgr. pr. Crt.
" " Manufacturwaar.: $1^5/_{48}$ " = 1 " 10 " " = 0 " 26 " "

Preußischer Import:

Betrag der 17 Artikel: 8 Rb.ß = 2 ß Bco. = $1^7/_8$ Sgr. pr. Crt.
" " Manufacturwaar.: $7^1/_2$ " = $1^3/_4$ " " = $1^5/_8$ " "

Ein Verhältniß, das sich für Preußen hinsichtlich Holsteins noch schlechter stellt, wohin es 1846 von all jenen 17 Artikeln nur 1028 ℔ Glaswaaren und 1291 ℔ Leinenwaaren direct exportirte.

Die beigebrachten Nachweise bestätigen zuverlässig einestheils die Dürftigkeit und Bedeutungslosigkeit der dänischen Industrie, und anderentheils die außerordentliche Consumtionsfähigkeit der dänischen Lande, dieses von Altona mitbeherrschten Handelsgebietes. In Dänemark ist die Ausfuhr beständig in der Unterbilanz gegen die Einfuhr, welche nicht nur die Gegenstände des Luxus und Comforts, sondern mit kaum zählenden Ausnahmen, fast den ganzen Bedarf an Industrie- und Manufacturwaaren begreift. Und vollkommen so günstig für die Gewerbthätigkeit des Auslandes sind die industriellen Zustände der anderen nordischen Länder, mit denen Altona eine hervorragende commercielle Verbindung unterhält.

Gewiß eine Aufforderung, auf diesem Markte zu concurriren, ihn zu erobern. Jedem darauf gerichteten Streben steht ein zwiefacher Lohn in Aussicht, einmal der tägliche

Gewinn von einem so ungewöhnlichen Begehr, wie ihn die obberegten Kopfquoten an Zöllen, Einfuhr und Consum unwiderleglich darthun, zum Anderen, die volle Gewißheit eines andauernden, nicht vorübergehenden Gewinnes. Der erste Punkt erledigt sich durch einen Blick auf den Betrag der benannten englischen Importen; den andern erweiset die Erfahrung. Allerdings hat seit der Neuordnung der dänischen Zollverhältnisse in den dreißiger Jahren die einheimische Industrie an Bedeutung und Umfang gewonnen, allein immer doch nur innerhalb eines beschränkten Kreises; sie hat sich — gewiß ein Glück! — von aller Künstelei und Naturwidrigkeit fern gehalten. Industrielle Treibhauspflanzen giebt es in Dänemark nicht. Verständigerweise sind alle ruinösen Versuche unterblieben, den Mangel an Rohmaterial, Arbeitskraft und Neigung durch Tariferperimente u. dgl. m. ausgleichen zu wollen, die jenen wohl verdecken aber nie ersetzen können. Damit sind die Gränzen der einheimischen Industrie scharf und bestimmt gezogen. Nur solche Zweige werden erfolgreich gedeihen, deren Product einen hohen Materialwerth hat, für welche der Bedarf an Rohstoff billig zu beziehen ist, deren Betrieb keine besondere, nur durch Uebung erreichbare Fertigkeit erfordert und durch hohen Arbeitslohn nicht beeinträchtigt wird. Wenn im Widerspruch mit diesen Bedingungen dennoch ein oder der andere Industriezweig prosperirt, und der fremden Concurrenz nicht erliegt; so wird der Grund davon, entweder eine besondere Geschmacksrichtung oder auch gar nur ein Vorurtheil, oft beides zusammen sein, wie denn z. B. gewisse fremde Manufacte, trotz ihrer größeren Güte und Billigkeit, gegen die inländischen zurückgesetzt werden.

Nie aber wird die dänische Industrie mit dem Auslande concuriren können, wenn die Production billige Löhne, lange Uebung, einen consolidirten Betrieb, eine verfeinerte Erfindungsgabe voraussetzt, und aus diesem Grunde wird voraussichtlich jede fremde Bewerbung auf dänischem Markte andauernder Erfolge gewiß sein können, sobald sie dessen Bedürfnisse richtig auffaßt, der einheimischen Sitte und Gewohnheit Rechnung trägt. Zuverlässig im Zusammenhange mit einer solchen Rücksichtsnahme steht aber eine höhere Beachtung Altona's. Sie muß Hand in Hand gehen mit dem Versuche an Vortheilen zu participiren, die bis jetzt unverhältnißmäßig nach einer Seite hinfallen. Denn die englische Industrie ist die gebietende auf diesem Terrain; außer durch die bereits vorhin beigebrachten Daten erweist diese Thatsache sich, wenn England bei der dänischen Einfuhr in 1851, zum Belauf von 28,134,769 Rbthlr., mit 5,299,246 Rbthlr. (18,80 pCt.) und bei der Schleswigschen, von 8,463,604 Rbthlr. Betrag, mit 731,739 Rbthlr (8,65 pCt.), directen Imports betheiligt ist; während der Werth, seines indirecten Absatzes, durch Hamburger und Altonaer Vermittlung, zuverlässig nicht geringer ist. Und fragt man dagegen, wie stellt sich Preußens Betheiligung? Während es nach Dänemark 1847 noch für 990,534 Rbthlr. importirte, ging diese Summe 1851 auf 948,963 Rbthlr. (3,37 pCt. der Gesammteinfuhr) herunter, wogegen der Werth der englischen Einfuhr in demselben Zeitraum von 2,320,018 Rbthlr. auf die vorgenannte Höhe stieg. Nach Schleswig eingeführt von Preußen wurde zwar 1851 für 345,334 Rbthlr., gegen 60,078 in 1847 (4,8 pCt. der Gesammteinfuhr); allein auch dieses Verhältniß ist durchaus ungünstig und stellt sich schwerlich durch einen desto größeren indirecten Absatz preußischer Fabricate und Manufacte besser.

Mit einem Worte, England ausgenommen, hat den dänischen, überhaupt den nordischen Markt und gleichzeitig Altona, diesen wichtigen Ausgangs- und Centralpunkt desselben, das industrielle Ausland bis jetzt unterschätzt. Das lehrt die Geringfügigkeit seiner directen Handelsbeziehungen mit dort, die Abhängigkeit von Hamburg, in welche es

sein mercantiles Interesse freiwillig gab. Das Eine wie das Andere könnte nicht stattfinden, bei ausreichender Bekanntschaft mit den Verhältnissen und Zuständen, deren Beleuchtung die vorstehenden Seiten gewidmet waren. Nie wird die industrielle Speculation, der kaufmännische Unternehmungsgeist auch nur einen Augenblick zögern neue Bahnen des Erwerbes und Absatzes zu betreten, wenn ihnen nur solche in Aussicht stehen; sie irren daran nur vorüber, wenn ihnen der Eingang dazu verborgen blieb.

Lassen wir die Ursachen, wie dies geschehen konnte; Niemand hat im Grunde die Verpflichtung das Geheimniß eines Vortheils zu veröffentlichen. Verschwiegen jedoch darf es in der That für das Allgemeine nicht länger werden, falls nicht englische Energie und Scharfsichtigkeit alsbald ohne Widerstand eine neue, totale mercantile und industrielle Eroberung sollen vollbracht haben. Die

künftige Bedeutung Dänemark's und speciell Altona's

für Handel und Industrie ist nahe davor außerordentlich erhöht zu werden, das alleinige Eigenthum der Vortheile von dieser Veränderung sucht aber eben England zu erwerben. Ihm ist die theilweise Abhängigkeit seines Geschäftes von Hamburg auf diesem Terrain nicht länger genehm; es will seinen indirecten Verkehr in einen directen, so weit möglich, verwandeln, und zeigt, beiläufig bemerkt, damit dem übrigen Auslande, einschließlich Preußen, den richtigen Weg, Herr über große Vortheile zu werden.

Es ist schon mehre Jahre her, daß England sich von dem Irrthume frei machte, die Handelsbeziehungen zu dem Norden ließen sich wesentlich nur über Hamburg und durch dessen Vermittelung unterhalten. Von kleinen Anfängen wurde die directe Viehausfuhr aus Dänemark nach London immer bedeutender, während sie früher ausschließlich von Hamburg ab ging; jetzt hat sich das Verhältniß umgekehrt; vier bis fünf große Dampfböte sind gegenwärtig in der Fahrt zwischen London und den schleswig'schen Häfen Tönningen und Ballum beschäftigt, nur ganz ausnahmsweise geschieht noch die Verschiffung, besonders von großem Hornvieh, nach England ab Hamburg, mindestens steht dieser Betrieb jetzt außer allem Verhältniß zu seinem früheren Umfange.

Natürlich, wenngleich nur ganz allmälig, steigerte sich dadurch auch die directe Einfuhr von England nach Dänemark, und daran knüpfend, die kaufmännische Einsicht in die Bedeutung des hierländischen Marktes. Der praktische Sinn der Engländer hat dann aber schnell alle Stadien der Beobachtung durcheilt, um zu der Entschließung überzugehen, mindestens sich den Vorrang, wenn gerade nicht die Alleinherrschaft, auf diesem für Handel und Wandel so günstigem Terrain zu sichern. Von keinem anderen, als diesem Gesichtspunkte aus, läßt sich die Erbauung des Royal Danish Railway mit englischem Gelde richtig würdigen.

Einige Procent Dividende sind zuverlässig nicht die Verleitung zu diesem Unternehmen, eine viel weiter gehende, vorausſichtige, der Zukunft gewissermaßen ihr Geheimniß ablockende Berechnung ist der Hebel desselben. Der an sich schon so große landwirthschaftliche Productenreichthum Dänemarks ist einer viel höheren Steigerung fähig, und die Gewißheit derselben giebt eine vorurtheilslose Auffassung der öffentlichen Zustände Dänemarks dem Engländer. Um möglichst unabhängig von der Jahreszeit und Transportschwierigkeiten über diesen landwirthschaftlichen Ueberfluß disponiren, ihn von Elbe, Eider und Hever, überhaupt von der Küste der Westsee ab, beliebig und leicht verschiffen zu können, baut England diese Eisenbahnen, um allbekannte Hemmnisse und Hindernisse des Verkehrs

zu beseitigen, die eine höhere Bedeutung haben, als nur der Mangel geeigneter und ausreichender Communication in und durch Schleswig.

Die Ostsee ist ein Binnenmeer, seine Eigenschaft als solches drückt dem Verkehr aller an seinen Küsten belegenen Häfen und des Hinterlandes derselben einen eigenthümlichen Character auf, den, aus hier nicht zu erörternden Gründen, selbst nicht die Revolution verändern dürfte, den die Anwendung der Dampfkraft täglich mehr und mehr auf den Handel übt. Die Ostseeufer verhalten sich, was die Gelebenheit für Schifffahrt anlangt, zu den Küsten der Nordsee, wie die Kampffähigkeit der russischen Flotte bei Kronstadt zu jener der englischen Geschwader; beide Parallelen sind gleich entmuthigend. Zölle vertheuern den Transport durch den Sund, die Belte, den Eidercanal, das Eis unterbricht ihn mindestens vier Monat im Jahr, oft noch länger, Stürme und die Riffe an den Küsten Jütlands bedrohen ihn mit Gefahren und Verlüsten. Mit einem Worte, der Verkehr der Ostseeländer mit der Nordsee, also folglich ihre Betheiligung an dem Welthandel, untersteht künstlicher wie natürlicher Beeinträchtigung, die freilich das commercielle Interesse auf diesem Punkte allgemeinst, ganz besonders aber das Englische empfindlich berührt, da es am stärksten bei dem Bezuge des landwirthschaftlichen Ueberflusses der Ostseeländer, namentlich auch preußischen Antheils, betheiligt ist.

Wenn auch nicht absolut, doch mehr oder minder Meister all dieser Hemmnisse wird England durch die Erbauung der Rendsburg-Tönning-Husum-Flensburger Eisenbahn, deren Fortführung nach Norden, durch Jütland, selbst bis Frederikshavn, bei der Blüthe der dänischen Finanzen, die Forderung einer Zinsgarantie mindestens nicht im Wege steht. Dieser Schienenweg muß aber eine totale Revolution im Verkehr der Ostseeländer hervorbringen. Keinerlei Zölle vertheuern die Fahrt z. B. aus preußischen Ostseehäfen nach Flensburg, und eben so wenig leidet sie von widrigen Winden im Sunde, drohen ihr die Schrecknisse des unwirthbaren Jütischen Strandes. Und von dort mag in wenigen Stunden der Dampfwagen die Entfernung bis Tönningen oder Altona durcheilen, wo für die gefahrlosere Weiterverschiffung der herangebrachten Güter es nie an Gelegenheit fehlen dürfte. Dehnt dann erst die Eisenstraße sich nördlicher, bis Frederikshavn, aus, wird, wie es schon im Werke, durch einen Schienenweg im südlichen Schweden auch dieses Land, und gleichfalls, durch Verlängerung der Bahn von Kopenhagen-Roeskilde bis Corsör, Seeland, der Elbe, dem Westen Europas, näher gebracht, so ist ein für den Verkehr in seinen Folgen unabsehbares Ereigniß vollendet.

In ihrem vollsten Umfange wird sich die Wahrheit hier wieder bethätigen, daß eine verbesserte Communication nicht nur den alten Verkehr frisch belebt und hebt, sondern einen ganz neuen schafft. In diesem Bewußtsein handeln die Engländer. Hinaus über die nächste Idee, den Productenreichthum Dänemarks sich leichter zugänglich zu machen, schweifen ihre Gedanken gewiß nach den hintergelegenen Ostseeländern, und richtet auch auf sie ihre commercielle und industrielle Speculation sich, um durch eben jene Eisenbahn sie ihrem Inselreiche näher zu rücken. Ganz natürlich nun ist es, daß sie die ersten und vorläufig auch meisten Vortheile von diesem Unternehmen haben werden; was hauptsächlich in Betracht kommt, der Absatz ihrer Industrieerzeugnisse nach Dänemark, dürfte sich außerordentlich steigern. Eine Concurrenz wird aber immerhin mit glücklichem Erfolge eintreten können, und vollkommen in der Macht der preußischen Ostseestädte steht es doch die Ungunst der Natur mindestens theilweise zu besiegen, welche ihnen die Verbindung mit dem Weltmeere, und den Handelsstraßen darüber hin, so mannigfach verlegte. Sie sind hiezu im Stande, wenn sie die Vortheile des Royal Danish Railway benutzen, der, ohne Uebertreibung gesprochen, zwischen dem Nordosten und Nordwesten Europas eine neue, bequemere

und gesichertere Straße öffnet, welche die Ostseeländer mit dem großen transatlantischen Verkehre in eine viel nähere, von ihnen gewiß am meisten vermißte und gewünschte Verbindung bringt. Zweifelsohne gewinnen aber dadurch Dänemark, besonders Holstein und Schleswig, mit Altona und Tönning, für ihren Theil eine ungemeine Bedeutung. Durch diese Gebiete zieht der Schienenweg, in den genannten Städten hat er seinen natürlichen Ausgangspunkt. Bekannt ist die Rolle, zu welcher Tönning bereits ein Mal, während der napoleonischen Continentalsperre, berufen war. Dorthin verlegten die großen Hamburger Häuser ihre Comptoire, betrieben von dort aus ihr Geschäft und der Ort hob sich zu einer außerordentlichen Blüthe. Es ist unnöthig, daß die Erscheinung in einem solchen Umfange sich erneuere, damit dennoch Tönning zu einem außerordentlich wichtigen Platze sich hebe, wie dies durch die neue Eisenbahn geschieht. Sie wird und muß einen außerordentlichen Verkehr in diese Stadt ziehen, welche ihre günstige Lage zum eigentlichen Vor- und Winterhafen von Altona und Hamburg macht. Das Tönninger Revier gefriert ungleich später als die Elbe, und ist demnach um so länger für die Schifffahrt zugänglich; ferner sind die mit dem Einlaufen in die Elbe verbundenen Gefahren hier bei Weitem geringer, und wo es sich um Schnelligkeit der Reise und des Transportes handelt, wird alle Mal unbedingt in Zukunft der Cours auf Tönning vor jenem nach den Elbhäfen den Vorzug erhalten. Während jetzt die Londoner Postdampfböte 50—60 Stunden Fahrt nach Hamburg gebrauchen, ist Tönningen in circa 30 Stunden, also Hamburg, unter Benutzung der Eisenbahn, in circa 36, und weiter z. B. Berlin in circa 44 Stunden erreichbar. Um mehrere Stunden früher, als via Ostende jetzt, wird die englische Post für den ganzen Norden und Nordosten auf dieser neuen Route sich befördern lassen, ihr aber folglich dieselbe, wie nicht minder der Zug der Reisenden, zufallen.

Kurz, eine wirklich großartige Verkehrsrevolution steht nach dieser Seite in Aussicht, die in mehrfachen Erscheinungen zu Tage treten wird. Da ist zuerst der Versuch der Engländer, einen so reichen Markt für ihre Industrieerzeugnisse zu erobern und billiger, schneller und sicherer über den Productenreichthum Dänemarks verfügen zu können. Gleichzeitig wird die so beschwerliche, langwierige und theure Verbindung zwischen Ost- und Nordsee in eine ebenso bequeme, kurze wie minder kostspielige verwandelt, und mittelbar den Ostseeländern die Gelegenheit geboten, sich in Tönningen und Altona Nordseehäfen und wohlgelegene Ausgangspunkte für ihren Handel nach Westen und über den atlantischen Ocean zu verschaffen. Eine der wichtigsten Post- und Reiserouten ist hier gleichfalls im Werden. Alles in Allem bildet sich eine neue Straße für den Verkehr zwischen Westen und Osten; die Erbauung des Royal Danish Railway ist ein Epoche machendes Ereigniß, von unabsehbaren Folgen. Die Wunder, welche die Eisenbahnen überall wirken, werden an dieser Stelle nicht ausbleiben; je mehr in dieser Richtung die kaufmännische Speculation und Berechnung jederlei Gefahren und Verzögerungen von Sturm, Unwetter, Clima und Oertlichkeit bislang in Anschlag bringen mußte; desto schneller wird sie jetzt der Vortheile sich bemeistern, für welche es keinen Ersatz giebt, und die dem Handel durch Abkürzung der Entfernungen, Unabhängigkeit von den Elementen und Herrschaft über die Zeit erwachsen.

Für all diese Ereignisse und Umwälzungen kommt aber Altona im ersten und hauptsächlichsten Betracht, vor Hamburg, weil es die totale Verkehrsfreiheit gegen dieses voraus hat, und gleichzeitig den Handel nichts weniger an Erleichterung und Beförderung bietet. In zahllosen Fällen wird sich daher seine statt Hamburg's Benutzung empfehlen, wie sie sogar gerade abseiten Hamburgischer Häuser geschieht. Der Industrie des Auslandes bietet es noch außerdem das ganz specielle Interesse eines bedeutenden Marktes für,

wie wir schon sahen, so stark consumirende Länder, deren Gewerbefleiß gerade im umgekehrten Verhältnisse zu ihrem Verbrauche steht, und die zu seiner Befriedigung dauernd auf das Ausland angewiesen sein werden, dessen Mitbewerbung die jüngst erfolgte Aufhebung der Altona-Wandsbecker Fabrikprivilegien, gegen früher jedenfalls noch besser erleichterte. Die großartige Verkehrsrevolution im Gefolge der Schleswigschen Eisenbahnen, mit ihrer voraussichtlichen Fortführung nach Norden, muß ferner unausbleiblich auf Altona zurückwirken und seine Bedeutung erhöhen, namentlich auch, insofern es sich unbedingt als südlicher Ausgangspunkt jenes Schienenweges dazu eignet, den hintergelegenen Ostseeländern die Verbindung mit der Nordsee und dem Atlantischen Meere zu erleichtern, dies um so mehr, wenn, was kaum noch zweifelhaft, der Bau einer directen Eisenbahn von Lübeck nach Altona zu Stande kommt, womit die zweite und kürzeste Verbindung zwischen Ost- und Nordsee herstellig würde.

Alle diese Voraussetzungen einer bedeutenden Zukunft Altona's, diese Behauptung seiner besonderen Wichtigkeit neben Hamburg, beruhen auf der ganz soliden Grundlage, die da ist

Altona's Handelsblüthe

in der Gegenwart, zur selbigen Stunde. Sie ist der Art, daß alle oben ausgesprochenen Erwartungen durchaus gerechtfertigt erscheinen. Altona hätte sich nie so heben können, wenn Hamburg in Stande sein sollte, dessen fortschreitende Entwickelung zu hindern. Lediglich aus der so allgemeinen Verbreitung der vulgairen Anschauung von einem Hamburg-Altona will es sich erklären, daß die Thatsache so wenig bekannt wurde, welche nachstehend in unwiderleglichen Zahlen ihre Bestätigung finden soll, daß Altona schon längst unter den Europäischen Seeplätzen einen hervorragenden Rang einnahm. Durch einen Vergleich mit Hamburg tritt zwar dessen außerordentliche Größe gerade scharf hervor; wenn aber trotzdem Altona geeignete Anknüpfungspunkte zu einer Parallele mit ihm, und noch mehr zu einer zweiten mit Bremen bietet, so ist das gewiß eine bestimmte Aufforderung, dem Umfange des Altonaer Geschäfts eine größere Aufmerksamkeit zuzuwenden, und eine Ermittelung desselben in Zahlen zu versuchen, die freilich, wie schon in der Vorrede erwähnt, wegen der Mangelhaftigkeit des vorhandenen Materials, ihre ganz besonderen Schwierigkeiten hat, welche bis dahin auch wohl Andere von einer solchen Arbeit zurückschreckten. Durchaus vollständige und genaue Angaben sind lediglich vorhanden über.

Altona's Rhederei.

Diese ist allerdings, was die Zahl der Schiffe anlangt, nicht nur gering, sondern war sogar im Rückschritt begriffen, der nicht verschwiegen werden soll, obschon erfreulicherweise gesagt werden kann, daß er gerade jetzt sich in einen Aufschwung scheint verkehren zu wollen. Es finden nämlich ansehnliche Schiffsbauten für einige Altonaer Häuser statt. Am Schlusse des Jahres 1852 hatte Altona nur 22 Schiffe von 2266 dänischen Commerzlasten (à 5200 ℔), während 1839 es noch deren 33 besaß. In der Schiffszahl betrug also der Rückgang ein ganzes Drittel, nicht so ungünstig verhält sich aber die Reduction des Lastengehalts. Dieser verringerte sich in obiger Periode nur von 2646 auf 2266, also um 380 Lasten, circa 14_{35} % und steigerte sich die durchschnittliche Ladungsfähigkeit der Körper von 80 Last in 1839, auf fast 103 in 1852.

Es würde jedoch total irrig sein, aus diesem geringfügigen Bestande der Altonaer Rhederei einen Rückschluß auf den Umfang des commerciellen Verkehrs der Stadt zu ziehen. Zunächst sei nur daran erinnert, daß bis vor noch wenig Jahren auch die Rhederei Hamburgs außer allem Verhältnisse zu der Größe seines Handels stand; es wurde hierin weit von Bremen überflügelt. Erst die letzten sechs Jahre weckten hier ein vermehrtes Interesse für diesen Zweig der commerciellen Thätigkeit, das sogar noch um so viel später, nämlich zur Stunde, sich in Altona zu regen scheint. Diese vermeintliche Auffälligkeit erklärt sich indeß zumeist einfach durch ein Verhältniß, wie es ähnlich sich anderswo nicht wieder findet. Der Betrieb des Auswanderungsgeschäfts ab Elbe, war bis vor Kurzem nur geringfügig, es gab also kein Bedürfniß für Schiffe, wie Bremen sie meist zum Passagiertransport baute. An Fahrzeugen für den eigentlichen Seehandel dagegen war so wenig in Hamburg wie Altona Mangel, trotz jener beschränkten eigenen Rhederei. Schleswig und Holstein besaßen zu allen Zeiten einen Ueberfluß von Schiffen, deren Eigenthümer Frachten auf der Elbe suchen; so stellte allein das nur eine Meile elbabwärts von Altona belegene Fischerdorf Blankenese im Jahre 1848: 259 Fahrzeuge von 7000½ dän. Last (durchschnittlich von 27 Last), von denen viele sogar in der großen Fahrt beschäftigt sind; und das übrige holsteinische Elbufer 947, von 6469¼ dän. Last (durchschnittlich von über 6¾ Last). Desgleichen suchen Norweger, Schweden, Ostfriesen, Oldenburger, Schleswiger und Dänen zu jeder Zeit Fracht in Altona und Hamburg, woher es sich als ganz natürlich ausweist, daß der Abgang einer ansehnlichen Rhederei, bei dem Betriebe des ausgebreitesten Handels, sich entweder gar nicht, oder doch mindestens nie und constant drückend fühlbar machte. Die billigen Hafenabgaben laden dazu ein, in Altona Fracht zu suchen, und während 1852 in Hamburg der Verkehr der Schiffe in Ballast nur 6,60 % des Hafenbesuches betrug, erreichte er in Altona eine Höhe von 13,55 %, und war dabei die holsteinische Flagge mit 79 Schiffen, die Hannoversche mit 48, die Englische mit 36, die Hamburgische mit 25, die Schleswigsche mit 18, die Dänische mit 13, die Norwegische mit 12, die Niederländische mit 3, die Schwedische mit 1 Schiffe, zusammen von 6916 dän. Lasten, betheiligt.

Die vorhandenen Altonaer Schiffe halten indeß jeden Vergleich mit anderen Handelsmarinen aus; sie sind solide gebaut, segeltüchtig, zweckmäßig eingerichtet und größtentheils mit Chronometern versehen; die auf den Werften liegenden Neubauten werden unter Benutzung aller neuesten Verbesserungen und Erfindungen vollendet, und bietet die bündigste Garantie dafür der gute Flor und vortheilhafte Ruf, dessen die Altonaer Schiffszimmerei sich erfreut. Die Stadt besitzt mehrere große Werfte, zur Aufnahme der schwersten Schiffe geeignet. Die dortigen Arbeiten zeichnen sich durch Solidität wie Billigkeit aus, und sowohl Neubauten wie Reparaturen für Hamburger Rechnung werden dort vielfach beschafft. Die Schiffe der preußischen Seehandlung erhielten ihre Ausbesserungen so gut wie regelmäßig und ausschließlich daselbst, und nicht in Hamburg.

Im Vergleich zu der Rhederei einiger anderer Städte ergeben sich, die Last à 4000 ℔ gerechnet, folgende Verhältnisse:

Bestand der Rhederei Ende 1852 von

	Altona	Hamburg	Bremen	Stettin
	22 Sch. v. 2946 Lst.	369 Sch. v. 56442 Lst.	239 Sch. v. 52048 Lst.	167 Sch. v. 22875 Lst.
Procente		5,22 %	5,66 %	13,22 %
Durchschn.-Tragf. pr. Sch.	135 Lst.	153 Lst.	218 Lst.	137 Lst.

Das Procent-Verhältniß dieser Handelsmarinen zu einander war:

Total der Lasten	134311	100 %
Hamburg	56442	42,3 %
Bremen	52048	38,75 %
Stettin (Swinemünde)	22875	17,3 %
Altona	9246	2,19 %

Wie bereits angedeutet, wird wahrscheinlich die nächste Zukunft schon dieses Verhältniß zu Altona's Gunsten ändern. Wenn erst von 1849 auf 1850 die dortige Rhederei überaus stark zusammenschmolz, während sie vor dem stets im Steigen war, und sich Anfang 1818 auf 3214 dän. Commerzlasten gehoben hatte, so darf man diesen Verfall wohl als eine der vielen Wunden bezeichnen, welche die beklagenswerthen deutsch-dänischen Wirren dem ganzen Lande schlugen. Wie alle anderen, wird der Friede hoffentlich auch diese heilen, und die Altonaer Handelsmarine alsbald ansehnlicher repräsentirt sein in

Schifffahrt und Hafenverkehr Altona's

welcher letztere eben durchaus nicht das Total der seinen See- und Flußhandel vermittelnden Schifffahrt darstellt. Diese zerfällt vielmehr in die, um es so auszudrücken, directe und indirecte; eine, welche die Waaren unmittelbar in den Altonaer Hafen und von dort weg, eine zweite andere, welche sie über den Hamburger Hafen dort ein- oder ausbringt. Diese letztere erledigt sich mit wenigen Worten.

Ganz wie der Hamburger Handelsstand in umfangreichster Weise den Altonaer Hafen benutzt, um über dort seine Importen nach Hamburg ein- oder auszuführen, beziehentlich, behufs Ersparung des Zolles, sie in der Nachbarstadt unmittelbar vom Schiff ab zu lagern, so bedient der Altonaer sich des Hamburger Hafens, um über dort, durchaus als direct zu bezeichnende Importe und Exporte zu machen. Sie bilden die sogenannten Beiladungen für oder von Altona, gleich wie solche dort für Hamburg vorkommen, und werden, ohne Berührung der Hamburger Zollgränze, ohne Transitverklarung, wohl ausnahmslos auf dem Wasserwege ihrer Bestimmung zugeführt. Namentlich seine ganze, vorzugsweise mit England überaus ansehnliche, Dampfschifffahrtsverbindung mit dem Auslande, unterhält Altona auf diese Weise, wohl nur, weil dieser Verkehr daselbst, man darf das Wort schon gebrauchen, mit unerklärlicher, um nicht zu sagen, unverzeihlicher Gleichgültigkeit angesehen zu werden scheint. Denn nur mit einer solchen Annahme reimt es sich zusammen, daß die ganz unbezeichenbare „Idee“ eines freilich nicht dem Kaufmannsstande angehörigen Individuums entscheidend dahin durchdringen konnte, die Herstellung eines Liegeplatzes für die Norwegischen Dampfböte zu unterlassen. Eine elende Knickerei um einige hundert Thaler brachte die Stadt um den damit verbundenen Vortheil. Das Norwegische Dampfboot ging nur auf seiner ersten Reise in den Altonaer Hafen, dann wurde es durch Eigensinn, wie gewaltsam, in den Hamburger nicht besser als zwangsweise gewiesen. Schon 1852 aber machten 3 Böte auf dieser Route 22 Reisen und gewiß waren sie nicht vorherrschend für Hamburger Rechnung befrachtet, um deshalb jenen Hafen zu bevorzugen.

Natürlich liegt hierin Veranlassung, daß große Quantitäten Güter nach oder von Altona den Umweg über den Hamburger Hafen machen. Neben den Dampfböten mögten die Schiffe in der transatlantischen Fahrt am häufigsten derlei Beiladungen führen, des-

gleichen die Flußfahrzeuge von der Oberelbe und in der Ueberfahrt von Harburg. Der Umfang dieses indirecten Schifffahrtsverkehrs läßt sich natürlich nicht in gleicher Weise in Zahlen ermitteln, wie jener des directen, der den Altonaischen Hafenverkehr im eigentlichen Sinne bildet und in Anhang 1 tabellarisch dargestellt ist. Abweichend von einander lauten freilich auch verschiedene Angaben über diese Bewegung, doch sind die wesentlichsten Differenzen jedenfalls nur durch die Ungleichheit der Grundsätze entstanden, nach denen der Altonaer Hafenmeister und das Altonaer Manifestbureau, jeder Theil für sich, ihre Aufmachungen fertigen. So hätte die Seeschifffahrt von und nach Altona 1852 betragen in Lasten à 5200 ℔:

Nach Altona:

	Nach Angabe des Hafenmeisters		Nach Angabe des Manifestbureaus	
Schiffe v. transatl. Häfen	54 v. Lstn. 5076½		54 v. Lstn. 5076½	
„ „ europ.	„ 1674 „ „ 45961		1521 „ „ 40277	
„ beladen		1493 v. Lstn. 44120¾		1542 v. Lstn. 44516½
„ in Ballast		335 „ „ 6916¾		33 „ „ 837
Schiffe	1728 v. Lstn. 51037½	1728 v. Lstn. 51037½	1575 v. Lstn. 45353½	1575 v. Lstn. 45353½

Von Altona:

	Nach Angabe des Hafenmeisters		Nach Angabe des Manifestbureaus	
Schiffe n. transatl. Häfen	56 v. Lstn. 5730		36 v. Lstn. 3034½	
„ „ europ.	„ 1678 „ „ 45862		1399 „ „ 39307¼	
„ beladen		1037 v. Lstn. 26771		877 v. Lstn. 18803¼
„ in Ballast		697 „ „ 24821		558 „ „ 23538½
Schiffe	1734 v. Lstn. 51592	1734 v. Lstn. 51592	1435 v. Lstn. 42341¾	1435 v. Lstn. 42341¾

Sonach hätte, laut Aufmachung des Hafenmeisters, ein Mehr stattgefunden.

In der eingehenden Schifffahrt von: 153 Schiffen mit 5684 Lasten,
in der ausgehenden „ „ 199 „ „ 9250¼ „

Bei den ersteren entsteht diese Differenz, wie man bemerken wird, vorzüglich durch die in Ballast eingegangenen Schiffe, damit hat man aber den Faden in der Hand, der zu einer Aufklärung führen kann. Der Billigkeit der Altonaer Hafengelder wurde schon gedacht, und sie als Grund erwähnt, warum, neben einem überhaupt minder kostspieligen Aufenthalte, unbefrachtete Schiffe häufig von Hamburg in den Altonaer Hafen legen, um möglicherweise wieder dorthin zu gehen, sabald sie engagirt wurden. Dadurch, so wie durch andere zufällige Veranlassungen, entsteht ein Verkehr von Seeschiffen zwischen beiden Häfen, der nach einer Hamburger Aufmachung 1852 betrug:

von Hamburg nach Altona 2 belad. Schiffe v. 104 Lst. 104 leere Schiffe v. 4137 Lst.
„ Altona nach Hamburg . . . . 149 „ „ „ 7305 „

also in dänischen Commerzlasten à 5200 ℔ berechnet:

Eingehend 4893 Lasten
Ausgehend 8429 „

In der eingehenden Schifffahrt führt die Uebersicht des Hafenmeisters wohl alle diese Schiffe als: „Schiffe von der Niederelbe, später wieder seewärts abgegangen" mit 193 Schiffen von 5755 Lasten, darunter 6 von 114½ Lst. beladen und 188 v. 5640½ Lst. unbeladen; dazu noch 1800¼ Last, als Lastgehalt einer Anzahl kleiner mit Feuerungsmaterial an die Stadt gekommener Fahrzeuge, so gleicht sich jene Differenz beider Listen zum Vollen aus. Wirklich sind auch mit ganz wenigen Ausnahmen alle diese Schiffe, namentlich sofern sie in Ballast fuhren, identisch mit anderen, die sich auf der vom Manifestcomptoir geführten Uebersicht der eingehenden Flußschifffahrt in Anhang 1, Tabelle C verzeichnet finden. Nur in ein Paar Fällen läßt sich die Abweichung nicht auf diese Weise

erklären, wo beide Schiffslisten entweder in der Schiffszahl oder Tragfähigkeit variiren; schließlich beträgt aber die ganze Differenz höchstens 60 Lasten. Ohne zu irren, wird man in derselben Weise die wenngleich im höheren Grade abweichende Angabe über die Zahl und den Gehalt der ausgegangenen Schiffe zu beurtheilen haben; und unsere Uebersicht der ausgegangenen Flußschiffe in 1852, Anhang I Tabelle D rechnet denn auch nur unter den Spanischen, Englischen, Bremer, Russischen, Schwedischen, Belgischen, Holländischen, Holsteinischen, Schleswigschen, Hamburger und Oldenburger Schiffen schon deren 122, von nahe 6000 Last, welche nur uneigentlich in diese Kategorie gehören, sondern gewiß richtiger der Seeschifffahrt beizuzählen sind. Diese Erläuterung jener divergirenden Angaben mögte genügen; der Fälle, wo sie nicht ausreichend erscheint, sind wenig, sie stellt aber, mindestens bis auf ein Unbedeutendes, eine Uebereinstimmung her, die man allerdings lieber nicht vermißte und doch auch wohl leicht zu erreichen wäre. Bis jetzt scheint zwischen den Aufmachungen des Hafenmeisters und des Manifestbureaus auch über Grundsätze hinaus die volle Uebereinstimmung zu fehlen; so viel indeß ist jedenfalls ausgemacht, daß die officiellen Angaben über den Altonaer Hafenverkehr gewiß nicht übertrieben sind, wie daraus zu schließen, daß z. B. das am 28. Decbr. 1852 dort eingelaufene große Schwedische Schiff „Courieren“ in der Liste des Hafenmeisters so gut wie der des Manifestbureaus für 1852 fehlt.

Setzt man nun die Altona's Schifffahrt in Anhang I repräsentirenden Zahlen mit den Thatsachen in Verbindung, so ergiebt sich zunächst eine Steigerung der Altonaer Seeschifffahrt gegen 1851, die nach erfolgter Ermäßigung des Hamburger Schiffszolles, jedenfalls in der zunehmenden Blüthe Altona's ihre hauptsächlichste Erklärung findet. Auf Grund der Tabellen des Hafenmeisters (Anhang I A und B unter Hinzurechnung der S. 20 angegebenen Differenz) betrug das Mehr von 1852 gegen 1851:

	Ankommende Schiffe.				Ausgehende Schiffe.			
	Schiffe mehr		an Lasten		Schiffe mehr		an Lasten	
Von transatlantischen Häfen	13.	31,71 %.	316½.	6,64 %.	13.	30,23 %.	907.	18,81 %.
Von Europäischen Häfen . .	139.	9,6 „	2948	6,85 „	220.	15,9 „	4563.	11,5 „
Im Gesammtverkehr	152.	9,64 „	3264½.	6,83 „	233.	15,52 „	5470.	11,86 „

Gesammtsumme der ein- und ausgehenden Seeschiffe:

1851.	1852.
3077 Schiffe von 93,896½ Lasten.	3462 Schiffe von 102,360 Lasten.
	mehr 386 „ 12,51 % 8,734 „ 9,30 %.

Verhältniß der bestauten Lasten zu den unbestauten:

	Eingehende Schiffe.		Ausgehende Schiffe.	
Bestaut......	95,19 %.	86,45 %.	44,64 %.	51,89 %.
Unbestaut	4,81 „	13,55 „	55,36 „	48,11 „

Dieses Verhältniß ist gewiß um so eher ein günstiges zu nennen, als das Jahr 1852 das erste war, in welchem die während des Krieges so stark heimgesuchte commercirende Bevölkerung Altona's an die Wiederherstellung des gestörten Handels denken konnte. Mit Bremen und Hamburg verglichen steht diese Steigerung zwar zurück, aber wir erwähnten schon: der Hafenverkehr Altona's repräsentirt einmal nicht die für seinen Handel beschäftigte Seeschifffahrt; weiter aber erhöht sich durch den Ausfall der in Hamburg und Bremen blühenden directen Auswandererbeförderung, sicherlich zu Gunsten Altona's das Procentverhältniß der im eigentlichen Waarenhandel beschäftigten Seeschiffahrt. Diese Rücksicht wird man nehmen müssen, wenn man richtige Schlüsse aus nachstehender Gegenüberstellung ziehen will, welche das Verhältniß des Schifffahrtsverkehrs der Häfen Hamburg, Bremen

und Stettin, sowie der bestauten und unbestauten Lasten in 1852 zu dem des vorigen Jahres in Procenten angiebt, wobei nur Stettin einen Rückgang zeigt.

	Eingehende Schifffahrt.				Ausgehende Schifffahrt.			
	Von transatl. Häfen.		Von Europ. Häfen.		Nach transatl. Häfen.		Nach Europ. Häfen.	
	Schiffe.	Lasten:	Schiffe:	Lasten:	Schiffe:	Lasten:	Schiffe:	Lasten:
Hamburg	+ 14 %.	+ 19,42 %.	+ 5,66 %.	+ 11,27 %.	+ 20,14 %.	+ 27,60 %.	+ 4,75 %.	+ 11,9 %.
Bremen .	+ 18,73 „	+ 25,92 „	— 1,87 „	+ 14,10 „	+ 30,19 „	+ 39,68 „	+ 2,72 „	+ 0,51 „
Stettin..	— 17,28 „	....	— 3,77 „	....	1852, 1 Schiff, 1851 keines		— 6,91 %	
Altona..	+ 31,71 „	+ 6,64 „	+ 9,6 „	+ 6,85 „	+ 30,23 „	+ 18,81 „	+ 15,9 „	+ 11,5 „

Zunahme des Gesammtverkehrs von ein- und ausgehenden Schiffen:

	Schiffe	Lasten
Hamburg	+ 7,50 %	...... + 13,40 %
Bremen	+ 3,73 „	...... + 18,84 „
Stettin	— 5,9 „	
Altona	+ 12,51 „	...... + 9,30 „

Verhältniß der bestauten Lasten zu den unbestauten:

	Eingehende Schiffe.		Ausgehende Schiffe.	
	Bestaute Lst.	Unbestaute Lst.	Bestaute Lst.	Unbestaute Lst.
Hamburg	92,69 %	7,31 %	61,29 %	38,71 %
Bremen	85,96 „	14,4 „	76,53 „	23,47 „
Stettin	92,37 „	7,63 „	50,8 „	49,92 „
Altona	86,45 „	13,55 „	51,89 „	48,11 „

Ein zweiter Beweis aus der directen Seeschifffahrtsbewegung Altona's ist aber, daß sie, gleich jener von Hamburg und Bremen, einen Handel über alle Theile der Erde, Australien bis dahin ausgenommen, vermittelt, wogegen Stettin's Geschäft sich so gut wie auf Europa allein beschränkt. Von transatlantischen Ländern waren es 1852 Brasilien und Venezuela in der eingehenden, letzteres und Newfoundland in der ausgehenden Schifffahrt, mit denen der lebhafteste Verkehr stattfand. Auf Norwegen, Dänemark, die Herzogthümer, Helgoland, Bremen, Hannover, Oldenburg, England vertheilen sich über zwei Drittel des gesammten Seeverkehrs. Dagegen war die preußische Flagge 1852 nur mit einem eingehenden Schiffe von 134½ Last, in Kohlenfracht, betheiligt, unter den ausgehenden Schiffen aber gar nicht repräsentirt. Von Preußen liefen ein nur 3 Schiffe von 53¾ Last, dorthin gingen 5 von 126 Last, sämmtlich jedoch unter fremder Flagge.

Dieser Umstand fällt um so mehr auf, wenn man nicht vergißt daß in Ermangelung preußischer Nordseehäfen, Altona und Hamburg unstreitig die gelegensten Ersatzplätze dafür sein können. Auch nicht etwa, daß jene Geringfügigkeit des Verkehrs sich durch den Umfang desjenigen mit Hamburg aufwöge, sondern ist dort die preußische Flagge vergleichsweise ebenso schwach vertreten, wie die Seeschifffahrtsverbindung mit Preußen geringfügig. Im Jahre 1852 berührten nämlich den Hamburger Hafen Preußische Schiffe nicht mehr als:

Ankommende Schiffe.

Schiffszahl.			Ladungsfähigkeit.			
bel.	leer.	Total.	belad.	leer.	Total	% d. Gesammtverk.
37	5	42	5165	1261	6426	1,88 %

à Last 4000 ℔.

Ausgehende Schiffe.

Schiffszahl.			Ladungsfähigkeit.			
bel.	leer.	Total.	belad.	leer.	Total.	% d. Gesammtv.
29	11	40	4698	1272	5970	1,41 %

à Last 4000 ℔.

Den Verkehr mit Hamburg vermittelten im Jahre 1852:

Von Preußen:						Nach Preußen:					
Schiffszahl.			Ladungsf.	Werth d. Lad.	% d. Gesammtv.	Schiffszahl.			Ladungsf.	Werth d. Lad.	% d. Gesammtv.
bel.	leer.	Tot.				bel.	leer.	Tot.			
15	3	18	557	36000 ℛ P. Ct.	0,04 %	52	10	62	1412	723,649 ℛ P. Ct.	1,15 %

Schon etwas ansehnlicher war der Seeschifffahrtsverkehr mit Bremen, wo aber 1853 den Hafen doch nur besuchten:

Ankommende Preußische Schiffe:			Ausgehende Preußische Schiffe:						
Schiffszahl.	Ladungsfähigkeit.		Schiffszahl.			Ladungsfähigkeit.			
beladen	beladen	% d. Gesammtverk.	belad.	leer.	Tot.	bel.	leer.	Tot.	% d. Gesammtverk.
17	2085	1,11 %	10	5	15	1500	671	2171	1,10 %

Den Verkehr vermittelten:

Von Preußen:						Nach Preußen:					
Schiffszahl.			Ladungsf.	Werth d. Lad.	% d. Gesammtv.	Schiffszahl			Ladungsf.	Werth d. Lad.	% d. Gesammtv.
bel.	leer.	Tot.				bel.	leer.	Tot			
65	1	66	3232 Lst.	92420 ℛ P. Ct.	0,14 %	120	4	124	6042	608955 ℛ P. Ct.	39

Nichtsdestoweniger läßt sich dieser Verkehr als geringfügig betrachten, im Verhältniß zu der Stellung, welche die genannten Hafenplätze im deutschen Seeverkehr einnehmen. Die Gunst der Verhältnisse, namentlich in Altona, übt auf andere seefahrende Völker eine größere Anziehungskraft; wir nannten bereits diejenigen, von denen dies vorzugsweise gilt, und geben als Erläuterung die nachstehende Zusammenstellung:

A. Vergleichung der eingehenden Seeschiffahrt Altona's, Hamburg's, Bremen's und Stettin's im Jahre 1852.

In Lasten à 4000 ℔	Altona	Hamburg	Bremen	Stettin	Altona	Hamb.	Brem.	Stettin	Total	
	Lasten				Prozentverhältniß				Lasten	%
Von transatl. Häfen.	6,600	74,880	86,383	159,780	3,93	44,61	51,46	......	167,863	100
Von europ. "	59,650	345,968	118,434		10,98	63,58	25,44	......	524,152	100
Total.....	66,350	420,848	204,817	159,780	7,79	49,40	24,5	18,76	851,795	100
Speciell von:										
Norwegen......	4,026	4,684	6,367	....	26,70	31,10	42,20	......	15,077	100
Dänemark......	1,610	435	298	....	69	18,60	12,40	......	2,333	100
Schleswig..... Holstein......	4,979	1,383	2,130	....	58,60	16,30	25,10	......	8,492	100
Hannover.......	2,637	3,472	10,676	....	15,71	20,69	63,70	......	16,785	100
England.......	35,386	245,659	44,514	....	10,87	75,46	13,67	......	325,559	100
Spanien.......	408	2,754	395	....	11,47	77,42	11,11	......	3,557	100

B. Die am meisten in der eingehenden Seeschiffahrt beschäftigten Flaggen waren, und verhielten sich procentweise zu den in Hamburg und Bremen eingelaufenen Schiffen gleicher Nationalität:

In Lasten à 4000 ℔	Altona		Hamburg		Bremen		Total	
	Lasten	%	Lasten	%	Lasten	%	Lasten	%
Dänemark......	3,081	27	3,859	33,90	4,454	39,10	11,396	100
Schleswig......	2,699	42,60	3,636	58,40	22	0,07	6,335	100
Holstein.......	11,704	47,10	13,158	52,90			24,862	100
England.......	20,303	8,10	209,598	83,10	22,177	8,80	252,078	100
Hamburg......	7,262	7,20	91,689	90,70	2,179	2,10	101,120	100
Hannover......	12,885	17,60	23,177	31,60	37,301	50,80	73,363	100
Norwegen......	4,819	38,60	5,853	46,90	1,823	14,50	12,495	100

C. Vergleichung der ausgehenden Seeschiffahrt Altona's, Hamburg's, Bremen's und Stettin's im Jahre 1852.

In Lasten à 4000 ℔	Altona*)	Hamburg	Bremen	Stettin	Altona	Hamb.	Brem.	Stettin	Total	
	Lasten				Prozentverhältniß				Lasten	%
Nach transatl. Häfen	7.450	75,513	116,865	164,625	3,73	37,79	58,48	....	199,828	100
Nach europ. „	59,620	347,079	97,513		11,82	68,84	19,34	....	504,272	100
Total . . .	67,070	422,592	214.378	164,625	7,75	48,73	24,68	18,84	704,100	100
Speciell nach:										
Norwegen	5,269	10,479	9,554	....	20,83	41,44	37,73	....	25,302	100
Dänemark	2,823	1.065	1.723	....	50,13	18,98	30,89	....	5,611	100
Schleswig	4,730	2,031	1,912	....	70	30	14,67	....	6,761	100
Holstein	2,648	1,714			60,71	39,29			4,362	100
Hannover	2,358	4,768	9,680	....	14,14	28,54	57,32	....	16,706	100
England	28,868	244,860	33,137	....	9,41	79,79	10,80	....	306,865	100
Spanien	297	6,450	1,303	....	3,69	80,11	16,20	....	8,050	100

D. Die am meisten in der ausgehenden Seeschiffahrt beschäftigten Flaggen waren, und verhielten sich procentweise zu den von Hamburg und Bremen ausgegangenen Seeschiffen gleicher Nationalität:

In Lasten à 4000 ℔	Altona		Hamburg		Bremen		Total	
	Lasten	%	Lasten	%	Lasten	%	Lasten	%
Dänemark	2,967	24,23	4,116	33,76	5,111	41,91	12,194	100
Schleswig	2,941	43,80	3,773	56,20	......	....	6,714	100
Holstein	11,196	43,43	14,581	56,57	......	....	25,777	100
England	20,420	8,11	209,532	83,63	21,806	8,26	251,758	100
Hamburg	7,340	7,30	91,515	91	1.724	1,70	100,579	100
Hannover	9,186	13,9	23,575	33,57	37,459	53,34	70,220	100
Norwegen	4,845	36,74	6,648	50,44	1,690	12,82	13,183	100

Bei den vorstehenden Vergleichungen wird man sich aber an die Bemerkungen erinnern müssen, welche wir hinsichtlich der über den Hamburger Hafen gehenden, für Altonaer Rechnung beschäftigten, Seeschiffahrt machten. Ließe diese sich in Zahlen veranschlagen, so dürfte das Verhältniß sich für Altona ungleich günstiger stellen, namentlich sein Verkehr mit den dänischen Staaten und Norwegen als der bei Weitem umfangreichere erscheinen, derjenige mit England den Bremer weit überragen und Stettin im Allgemeinen höchstens in der Parallele stehen. Hinsichtlich der transatlantischen Fahrt kommt ferner, wie gleichfalls erwähnt, sehr in Betracht, daß die Befrachtung eines Schiffes für die directe Auswanderung kaum vorkommt, während in Hamburg, und mehr noch in Bremen, die Auswandererbeförderung eine Menge Schiffe beschäftigt.

Einen anderen Zweig der Altonaer Seeschiffahrt bilden die ein- und ausgehenden Fischerfahrzeuge, von denen, laut den Aufmachungen des Manifestbureaus, 1852 an die Stadt kamen

Holsteinische	292 Schiffe	von	1935½ Last
Hamburger	203 „	„	1222 „
Hannoversche	21 „	„	171½ „
Total	516 Schiffe	von	3329 Last

sämmtlich beladen. Es gingen ab:

Holsteinische	290 Schiffe
Hamburger	205 „
Hannoversche	18 „
Total	513 Schiffe von 3309 Last.

*) Wo unzweifelhaft ausgehende Seeschiffe in der Liste des Manifestbureaus unter ausgehender Flußschifffahrt aufgeführt, sind selbige hier mitgezählt.

Neben der Seeschiffahrt belebt aber auch eine rege directe Flußschiffahrt den Altonaer Hafen, von und nach so gut der Oberelbe wie Niederelbe, und liefert in Zahlen den besten Beleg der Gehaltlosigkeit jener alten Behauptung, daß die Flußschiffahrt von der Oberelbe ihr natürliches Ziel bei Hamburg habe. Flösse wie Elbkähne können noch weiter gehen und thun es auch. Die Tabellen C. und D. Anhang I. S. II geben eine Uebersicht dieses Verkehrs, der sich von und nach allen Uferstaaten erstreckt und durch die Stecknitz auch Lübeck mit Altona verbindet. Das Total der eingehenden Fahrt nach bestauten und unbestauten Lasten vertheilt, war:

Schiffe von	beladen		leer	
	Zahl	Lasten	Zahl	Lasten
Holstein	1,577	9,536½	77	1,173¾
Hamburg	52	571½	537	15,518½
Hannover Unterelbe . .	1,373	10,364	64	1,178½
„ Oberelbe . .	123	1,030¼	7	111¼
Lauenburg	4	49	17	414
Preußen.	77	1,804	52	1,478¼
Mecklenburg	7	97	5	54
Sachsen	14	344¼		
Lübeck	14	99¾		
Total	3,241	2,3896¼	759	17,928¼
Hamburg	52	571½	537	13,518½
Unterelbe	2,950	19,900½	141	2,352¼
Oberelbe	209	3,424¼	81	2,057½

Desgleichen das Total der ausgehenden Schiffe:

Schiffe nach	beladen		leer	
	Zahl	Lasten	Zahl	Lasten
Holstein	992	5,919½	671	4,776
Hamburg	125	1,644¾	314	8,563¾
Hannover Unterelbe . .	13	161¾	1,512	12,299
„ Oberelbe . .	10	72½	22	269
Lauenburg	2	30¼	6	102¾
Preußen.	414	10,223¼		
Mecklenburg	5	63½	1	16
Sachsen	33	1,020		
Anhalt	8	42½		
Böhmen.	...	......	1	28
Total	1,602	19,378	2,527	26,054½
Hamburg	125	1,644¾	314	8,563¾
Unterelbe	1,005	6,082	,2,183	17,105
Oberelbe	472	11,652	30	415¾

In der eingehenden Flußschiffahrt waren somit beschäftigt 4000 Schiffe von 41824½ Last
„ „ ausgehenden „ „ „ „ 4129 „ „ 45432½ „
Im Total . . . . 8129 Schiffe von 87256 Last

und fand also in jener eine Zunahme von 16,80%, in dieser von 19,30% gegen 1851 statt, wonach sich die Bemerkungen Anhang I. S. IV über diesen Theil des Altonaer Hafenverkehrs berichtigen.

Der Umfang der directen Altonaer See- und Flußschiffahrt in 1852 wäre sonach folgender gewesen sein:

A. Eingehende Schiffahrt.

(Nach Angabe des Manifestbureaus.)

	Seewärts		Fischer		Von Hamburg		V. d. Unterelbe		V. d. Oberelbe	
	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten
Dänische	127	2028¼	...	.....	4	211½	5	190		
Schleswigsche	166	1933	...	.....	5	112½	3	45¼		
Holsteinische	334	7663¼	292	1935½	36	737¼	1987	13763¼		
Hamburger	70	3929¾	203	1222	134	2825¼	226	1977¾	8	135¾
Hannoversche.......	482	8966¾	21	171½	58	938½	856	5885	121	1008¼
Englische	242	14732½	...	.....	11	531½	6	213		
Norwegische........	89	3336	...	.....	8	270	3	67		
Schwedische	6	655	...	.....	1	86				
Holländische........	16	673	...	.....	2	104½	1	26		
Spanische	3	164								
Belgische	1	88								
Portugiesische	2	143½								
Preußische	1	134½	...	.....	176	5466	3	70	89	2259
Bremer	2	95								
Oldenburger	34	811								
Mecklenburger......	....	......	...	.....	88	1195	....	......	20	304¾
Sächsische	....	......	...	.....	16	376	....	......	15	365¼
Lauenburger	....	......	...	.....	40	957	1	15½	47	1152
Lübecker	....	......	...	.....	2	14½	....	......	15	111¼
Anhaltiner	....	......	...	.....	8	264½	....	......	5	145½
Total.........	1575	45353½	516	3329	589	14090	3091	22252¾	320	5481¾
Beladen	1542	44516½	516	3329	52	571½	2950	19900½	239	3424¼
Leer	33	837	...	.....	537	13518½	141	2352¼	81	2057½

B. Ausgehende Schiffe.

	Seewärts		Fischer		Nach Hamburg		N. d. Unterelbe		N. d. Oberelbe	
	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiff e	Lasten
Dänische..........	127	2,274½	...	....	3	33½	5	107¼		
Schleswigsche	170	1,946¼	...	....	3	316	2	28½		
Holsteinische........	343	7,199	290		28	1,413¼	1,890	13,655¼		
Hamburger	58	2,935¾	205	3,309	149	3,650½	217	2,077½	14	816
Hannoversche	333	7,066	18		160	1,898	969	7,136¼	57	835
Englische..........	254	15,243½	...	....	5	423	1	41		
Norwegische...... .	102	3,727								
Schwedische........	5	543	...	....	1	106½				
Russische	1	60	...	....	1	67½				
Holländische........	10	448	...	....	10	424	1	24½		
Portugiesische	2	143½								
Bremer	1	29	...	....	1	66				
Oldenburger	29	726½	...	....	3	54½	1	18½		
Spanier..........	....	......	...	....	3	164				
Belgische	....	......	...	....	1	88				
Preußische....... ..	....	......	...	. ..	25	680	1	27½	223	6,818½
Sächsische	....	......	...	....	13	316¼	...	.....	16	425¼
Mecklenburger.......	....	......	...	....	3	38½	...	.....	105	1,461
Lauenburger........	....	......	...	....	15	357	1	30	74	1,802
Lübecker	....	......	...	....	15	111¼				
Anhaltiner	....	......	...	....	...	....	...	.....	13	410
Total	1,435	42,341¾	513	3,309	439	10,207¾	3,188	23,146¼	502	12,067¾
Beladen	877	18,803¾	...	....	125	1,644¾	1,005	6,081¼	472	11,652
Leer	558	23,538½	513	3,309	314	8,563	2,183	17,065	30	415¾

	Schiffe	von dän. Commerzlasten
Summa der eingegangenen See- und Flußschiffahrt	6091	90507
„ „ ausgegangenen „ „ „	6077	90782
Total der Schiffahrtsbewegung in 1852.	12168	181489

Für das Total dieser directen Schiffahrtsbewegung Altona's bietet sich leider kein durchaus zutreffender Vergleichspunkt. Wenn das Colossale des Hamburger Geschäftes daneben allerdings scharf hervortritt, so erscheint umgekehrt Altona gewiß nicht geringfügig, wenn es eine Zusammenstellung mit jener dritten Handelsstadt mindestens Europa's, wohl gar der Erde, zuläßt, mit der es im überseeischen Verkehre von und nach der Elbe allein namhaft zu Theilen geht. Am deutlichsten zeigt sich das bei einem Hinblick auf Harburg, dem man neuerdings im Zollverbande durch Consulatscreirung z. B., eine Bedeutung beizulegen pflegt, die jedenfalls übertrieben wird, ohne daß darum der Aufschwung, den es als Freihafen nahm, geleugnet werden soll. Procentweise stellt sich der Antheil von Hamburg, Altona und Harburg am Elbschiffahrtsverkehre der drei Häfen in 1852 nämlich wie folgt:

A. Angekommen zu	Von transatlantischen Häfen				Von europ. Häfen u. d. Levante				Total			
	Zahl d. Schiffe		Ladungsfähigk.		Zahl d. Schiffe		Ladungsfähigk.		Zahl d. Schiffe		Ladungsfähigk.	
Hamburg	480	89,7	74,880	91,7	3,960	62,6	345,968	79,2	4,440	64,7	420,808	81,2
Altona	54	10,1	6,599	8,1	1,674	26,5	59,750	13,7	1,728	25,2	66,349	12,8
Harburg	1	2,2	128	0,2	600	10,9	30,722	7,1	691	10,1	31,050	6,0
Zahl der Schiffe.	535	100	. . . .	. . .	6,324	100	. . . .	. . .	6,859	100		
Ladungsfähigk. in	Last zu 4000 ℔		81,607	100	. . . .	. . .	436,640	100	. . . . .	. . . .	518,247	100

B. Abgegangen von	Nach transatlantischen Häfen				Von europ. Häfen u. d. Levante				Total			
	Zahl d. Schiffe		Ladungsfähigk.		Zahl d. Schiffe		Ladungsfähigk.		Zahl d. Schiffe		Ladungsfähigk.	
Hamburg	489	89,1	75.513	90,4	3,991	63	347,079	79,6	4,480	65	422,592	81,4
Altona	56	10,2	7,448	8,9	1,678	26,5	59,115	13,6	1,734	25,2	66,563	12,8
Harburg	4	0,7	572	0,7	671	10,4	29,759	6,8	675	9,8	30,331	5,8
Zahl der Schiffe.	549	100	. . . .	. . . .	6,340	100	. . . .	. . . .	6,889	100		
Ladungsfähigkeit .	. . . . . .	. . . .	83,583	100	. . . . . .	. . . .	435,953	100	. . . . .	. . . .	519,486	100

Von diesen Schiffen war das Verhältniß der beladenen zu den unbeladenen:

C. Angekommene Schiffe.

Mit Ladung:		Schiffe	Ladungsfähigkeit		Schiffe	Ladungsfähigkeit	
von transatlant. Häfen	zu Hamburg	480	74880	91,8	535	81607	15,7
	„ Altona	54	6599	8,1			
	„ Harburg	1	128	0,1			
„ Europa u. d. Levante	„ Hamburg	3557	318195	81,1	5463	392526	75,8
	„ Altona	1439	50758	12,9			
	„ Harburg	467	23573	6,0			
				beladen	5998	475133	91,5
Leer und in Ballast:							
von europäischen Häfen	zu Hamburg	403	27773	63,0	861	44114	8,5
	„ Altona	235	8992	20,4			
	„ Harburg	225	7349	16,6			
				Total	6859	518247	100

D. Ausgegangene Schiffe.

Mit Ladung:		Schiffe.	Ladungsfähigkeit.		Schiffe.	Ladungsfähigkeit.	
nach transatlant. Häfen	von Hamburg.....	475	72888	90, 1	535	80908	15, 6
	„ Altona.......	56	7448	9, 2			
	„ Harburg......	4	572	0, 7			
„ Europa u. d. Levante	„ Hamburg.....	1869	186117	82, 9	3112	224386	43, 2
	„ Altona.......	981	27353	12, 2			
	„ Harburg.....	262	10916	4, 9			
				beladen	3647	305294	58, 8
Leer und in Ballast:							
nach transatlant. und europ. Ländern	von Hamburg.....	2136	163587	76, 4	3242	214192	41, 2
	„ Altona..	697	31762	14, 8			
	„ Harburg.....	409	18843	8, 8			
				Total	6889	519486	100

Angesichts dieser Zahlen erscheint denn aber die Behauptung, daß Altona in Hamburg aufgehe, neben diesem jeder commerciellen Selbstständigkeit entbehre, daher auch ein besonderes Interesse des Auslandes daran nicht stattfinde, zum Geringsten sehr gewagt, ja mehr als das, sie steht unbedingt mit den offenkundigsten Daten und Verhältnissen, mit der unerbittlichen Logik der Thatsachen im crassesten Widerspruche. Schon die nackten Zahlen, Altona's Existenz überhaupt lassen sich nicht anders deuten, als daß es ein bedeutendes selbstständiges Geschäft betreibe; wardeit man die Daten aber nach ihrer inneren Bedeutung, so lehren sie, was wir beweisen wollen, ganz verständlich, daß es sich für das Ausland um ein ganz anderes Interesse, wie das an Hamburg handelt.

Ein Blick auf unsere Tabellen zeigt, wie neben der einheimischen — dänischen, schleswigschen und holsteinischen — auch die hannöversche und hamburgische Flagge vorzugsweise stark an dem Altonaer Hafenverkehr sich betheiligt. Andere holsteinische und hannöversche Häfen sind nun ganz nah, der Hamburger ist kaum 10 Minuten entfernt, und sogar dort heimische Schiffe, gehen nicht in diesen, sondern nach Altona; — das ist gewiß ein sonderbares Verhältniß, welches unsere volle Aufmerksamkeit verdient, jedoch ihr Auffälliges verliert, wenn man die durch Nichts in der Welt aufwägbaren Vorzüge der totalen Verkehrsfreiheit Altona's kennt. Sie ist der mächtige Magnet, der, trotz der Nähe des gewaltigen Hamburg's, von Jahr zu Jahr mehr Verkehr in die dänische Stadt zieht, sie ist der Grund, daß man mit Fug von einer Concurrenz reden darf, die Altona Hamburg macht, wenn dieses, zur Abwendung von jenem drohender Verluste sich zu Zollreductionen u. dgl. m. genöthigt sieht, ohne daß mal der Zweck dieser Maaßregeln dnrch sie erreicht würde. Denn trotz der Ermäßigung des Hamburgischen Schiffszolles ist weder die Hamburger Flagge aus dem Altonaer Hafen verschwunden, noch wurde der Ein- und Ausfuhr für Hamburger Rechnung über Altona dadurch ein Ende gemacht. Das zeigt ein Blick auf Anhang V.

Namentlich für Hamburg befrachtete Schiffe aus der transatlantischen Fahrt zogen früher den Altonaer Hafen vor; geschieht es jetzt auch nicht mehr in demselben Maaße, so ist dieser Verkehr doch noch sehr bedeutend. Die namhaftesten Hamburger Firmen benutzen dafür die Nachbarstadt; so ließ noch 1852 der Preußische Generalconsul respective am 30. Juni und 9. September, zwei Schiffe von Afrika, mit reicher Ladung (Palmöl, Farbeholz, Elephantenzähne und Gewürz) zu einem Werthe von nahe 60,000 ℔ Pr. Ct. nach Altona, nicht nach Hamburg

gehen; und Anhang V. A. giebt den deutlichen Nachweis, daß, ungerechnet die unter den Importen an Ordre enthaltenen Hamburger Güter, 14 Schiffe transatlantische Einfuhren, zum Werth von 1,703,580 ℔ Bco. (ca. 852,000 ₰ Pr. Ct.) für Hamburgische Rechnung in Altona löschten. Und nicht minder sehr ansehnlich waren ähnliche Zufuhren aus Europäischen Häfen; nur so weit es noch den Namen der Empfänger zu ermitteln, hatten 139 Schiffe von 4311½ Last ausschließlich für Hamburger Rechnung auf Altona geladen; so wohl ohne Ausnahme den sämmtlichen nach dort bestimmten Guano aus England.

Für diese Thatsache giebt es keine andere Erklärung, als daß Altona Vorzüge vor Hamburg habe, gegen welche sogar der Vortheil zurücksteht, auf welchen der Kaufmann viel Werth zu legen pflegt, seine Waaren dicht bei der Hand zu haben. Wir machten im Laufe unserer Darstellung diese Vorzüge bereits namhaft, und liefern hier nachträglich den Beweis ihres wirklichen Vorhandenseins: es sind die totale Verkehrsfreiheit, welche eine Lagerung der Güter, mögen sie gehören, wem sie wollen, an keinerlei Bedingung knüpft, sie nicht der denkbar laxesten Controlle unterstellt; die größere Billigkeit der Kosten und Abgaben, die Möglichkeit der beliebigen Auf- und Wegnahme der Waare, die unbeschränkteste Dispositionsfähigkeit über das Eigenthum, die Herrschaft des ausgebildetsten Freihandelssystems, wie es mindestens in Hamburg nicht bis zu der Consequenz bis lang sich ausbildete.

Indem wir dies sagen, denken wir keineswegs an den in Hamburg bestehenden allgemeinen geringfügigen Zoll; die süddeutschen Gegner Hamburgs können gewiß nichts Lächerlicheres thun, als ihrer Polemik diese winzige Auflage zum Fundament zu geben; aber Hamburg statuirt Ausnahmen von seinem Freihandelssysteme, die wirklich im directesten Widerspruche mit selbigem stehen.

Wir gedachten schon des blühenden, mittelalterlichen Zunftzwanges, der zwar umgangen werden kann, und es wird, aber doch zuvor umgangen sein soll, ehe er aufhört lästig zu sein. Altona hat auch Zünfte, aber sie sind dem kaufmännischen Verkehre bei Weitem nicht so hinderlich. Ferner steht die hohe Hamburger Accise im schreiendsten Gegensatze zum Freihandel, behindert und vertheuert den Verkehr, wogegen in Altona eine kaum beachtenswerthe Abgabe der Art, sogar im Grunde nur nominell existirt. Die Gewährung von Rückaccise in Hamburg für Wiederausfuhr, bewahrt nur vor directem Schaden, beseitigt nicht die Lästigkeit und den Aerger der Controle.

Es kommen aber sogar, wenn auch nur vereinzelt, darum nicht minder auffällige, man darf sagen, unerklärliche Inconsequenzen und Widersprüche gegen das generell adoptirte Freihandelssystem vor, die sich in Besteurungen fühlbar machen, geeignet, ganze ansehnliche Geschäftszweige von Hamburg nach Altona auszutreiben, wie sogleich an einem Beispiele gezeigt werden soll, welches vorzugsweise, fast ausschließlich, gerade das preußische Interesse berührt.

Als in früheren Zeiten lediglich überseeische französische und andere Spirituosen, als Rum, Cognac, Arrac u. s. w., in Hamburg Gegenstand des kaufmännischen Vertriebes waren, andere Sprite dagegen nur als einheimische Production in Betracht kamen, wurde zwar auf letztere eine Consumtions-Steuer gelegt, gewissermaßen als Abgabe von der Fabrication und der einheimischen Consumtion, die Weisheit und ein richtiger commercieller Tact unserer Vorfahren, ließ aber jene fremden, importirten Spirituosen octroyfrei, im Interesse des Handels, dessen Gegenstand sie vorherrschend waren. Es kam die Zeit der Fabrication von Kartoffelspriten; von kleinen Anfängen ist das Geschäft darin zu einem

außerordentlichen Umfange gewachsen, gegen den jenes mit den accisebegünstigten Spirituosen als total unbedeutend sich darstellt. Man sollte nun meinen, dieselben Rücksichten, aus denen man früher letztere Artikel mit keinem höheren als dem gewöhnlichen Zoll, belegt, hätten sich nunmehr auch auf jenen Artikel ausdehnen müssen, um dem Princip der Handelsfreiheit Rechnung zu tragen und dem ersichtlichen Aufblühen dieses jüngeren Geschäftes Vorschub zu leisten; aber bewahre, daß die kaufmännisch politische Berechnung der früheren Zeit Nachahmung gefunden hätte. Man stellte die s. g. inländischen Sprite in einen Rang mit dem städtischen Producte und besteuerte sie außerordentlich, nur nach einer anderen Modalität wie letzteres, mit einer Consumtionsabgabe von 4 ℛ𝓅 Hbg. Court. (4 ℛ𝓅 24 Sgr. Pr. Ct.) pr. 80 % T. je 30 Viertel; man kann sagen, bei der gegenwärtigen Bedeutung des Geschäftes, zu einer solchen Beschwerde desselben, daß nur von der Aufhebung des Octroy's das Verbleiben desselben am Platze zu erwarten steht. Denn, wir sprechen aus Erfahrung, man wird nicht einwenden können, die Wiedererstattung jener Consumtionsaccise bei der Wiederausfuhr, beseitige jede pecuniaire Belastung dieses Handelszweiges: diese bewahrt lediglich vor directem Geldverluste; nicht vor der Moleste der Verschaffung eines Accisecredites und anderweitigen störenden Vexationen, ja nicht mal vor wirklichen Verlusten, indem die Vergütung für Leccage keineswegs ausreichend ist. Und nicht etwa, daß diese Gène für ein umfangreiches Geschäft unbesprochen geblieben wäre; war darüber längst unter den Betheiligten nur eine Meinung, und dieselbe bekannt, ohne daß jedoch das Uebel Abhülfe gefunden hätte, sogar eine Wandelschaffung nur in Aussicht stände, nachdem die Angelegenheit in ein Stadium wie folgt getreten ist.

Wir gedachten nämlich bereits der ganz besonderen Betheiligung Preußens in dieser Sache. Den Wünschen der Privaten kam nun neuerdings eine Anregung des dortigen Gouvernements zur Hülfe, welche das Unbillige der besonderen Besteurung der preußischen Sprite vor den überseeischen hervorhob. In Folge dessen wurde die Frage diesseits an competenter Stelle denn auch dieser Zeit ventilirt; man zog von Sachkennern ein Gutachten ein, die sich sämmtlich für die Beseitigung jener Belästigung aussprachen, auch die völlige Beistimmung der löblichen Commerzbehörde fanden; und es blieb wohl nur noch zu entscheiden, wie der Ausfall einer Staatseinnahme von circa 60,000 ℳ Court (24,000 ℛ𝓅 Pr.) als Betrag der Baarerhebung für veraccisten fremden Import (also des Verbleibes des Totalimportes dieses Artikels am Orte) und für das städtische Fabricat zu decken sei. Aber statt daß desfallsige, sehr leicht realisirbare Vorschläge, wie man hätte erwarten sollen, unbedingten und lebhaftesten Anklang gefunden, um nicht nur das Geschäft in inländischen Spriten hier zu fesseln, sondern demselben außerdem die richtige Hülfe, durch Gleichstellung mit den übrigen Handelsartikeln, zu einem voraussichtlich noch höherem Aufschwunge zu leihen; sind die Herren der Accise entgegengesetzter Meinung, und proponiren vielmehr, dem Vernehmen nach, die Ausdehnung des Octroy auch auf alle überseeischen Spirituosen, uneingedenk, daß für den Fall Altona nahe ist, dieses Altona, das Hamburg bereits zu Zollreductionen mehrfacher Art zwang. Dorthin wird dann auch das Gros dieses Geschäftes sich wenden, wenn man, um der Beschwerde über eine bisherige Differenzabgabe zum Nachtheile vorzüglich der preußischen Production ferner das Wort abzuschneiden, einer Moleste noch mehr Ausdehnung giebt; wie wenn ein Uebel sich damit beseitigte, daß man es vergrößert.

Das Absonderliche dieses Ausweges zeigt sich am besten durch folgende Uebersicht.

Ein- und Ausfuhr von Korn- Kartoffel- und Rübenspriet in 1852.

	Einfuhr			Ausfuhr		
	Einverzollt für	Transito	Totol	Ausverz. u. declar.	Transito	Total
Per Hbg.-Berl. Eisenb.	543,500 ℳ B.	85,970 ℳ B.	629,470 ℳ B.	791,730 ℳ B.	179,200 ℳ B.	970930 ℳ B.
„ Oberelbe	331,860 „ „	70,970 „ „	402830 „ „			
Preuß. Kartoffelspriet.	875,360 ℳ B.	156,940 ℳ B.	1,032,300 ℳ B.	Die Werth-Differenz zwischen Einfuhr und Ausfuhr beträgt sonach nur 200,180 ℳ Bco.		
Total der übrigen Einfuhr...........	126,480 „ „	12,330 „ „	138,810 „ „			
Zusammen...	1,001,840 ℳ B.	169,270 ℳ B.	1,117,110 ℳ B.			

Wesentlich ist es ein Geschäft mit Preußen, und zwar eines en gros, dem man bis jetzt gewissermaßen Fesseln anlegte, und ferner anlegen will; einem Geschäfte, das in nur 5 Jahren in folgender Progression sich hob:

	Werth in Einfuhr.	Werth in Ausfuhr.
1848	568,200 ℳ Bco.	263,680 ℳ Bco.
1849	961,030 „ „	540,170 „ „
1850	938,040 „ „	703,440 „ „
1851	808,680 „ „	613,140 „ „
1752	1,171,110 „ „	970,930 „ „

Das Geschäft in überseeischen Spriten zeigte dagegen so gut wie nur einen Rückgang, während die Einfuhr 1851 einen Werth von 175,390 ℳ Bco. erreichte, sank sie 1852 auf 140,600 ℳ Bco.; die Ausfuhr bewegte 1851 für 39,410 ℳ Bco., 1852 für 108,610 ℳ Bco. Werth. Das Gesammtgeschäft in sämmtlichen folgenden Spirituosen war überhaupt 1852 nur mit untenstehender Summe repräsentirt:

Rum	619,350 ℳ Bco.	471,620 ℳ Bco.
Arrac..........................	159,970 „ „	127,560 „ „
Cognac	168,520 „ „	168,170 „ „
Franz. Branntewein.......	46,250 „ „	21,120 „ „
„ Sprit	140,600 „ „	108,610 „ „
Kornbranntewein	8,660 „ „	264,580 „ „
Kartoffelbranntewein.......	....	
Genever.................	292,070 „ „	375,720 „ „
Total....	1,435,420 ℳ Bco.	1,537,380 ℳ Bco.

so daß von 100 % Ein- und Ausfuhr aller Spirituosen, inländischen Sprit mitbegriffen, Preußen allein mit 37 % respective 31 % circa betheiligt ist.

Sollte daher der obberegte Vorschlag der Herren der Hamburger Accise realisirt werden, der Octroy auf preußische Sprite verbleiben, und sogar eine Ausdehnung erhalten, so erreichen sie allerdings momentan den Zweck, die Staatscasse um eine neue Einnahme zu vermehren, und wenn sie etwa darin die Aufgabe ihrer zeitweiligen Stellung erblicken, erfüllen sie dieselbe freilich. Nur wird man billig bezweifeln dürfen, daß mit dieser Anschauung der Handelsblüthe Hamburgs gedient sei, und sich, einer alten Erfahrung gemäß, auch nicht mit Zuversicht der Hoffnung hingeben können, daß mit dem Wechsel der Personen sich auch die Zustände wandeln würden. Die einzige Aussicht ist noch, daß die höchste Staatsbehörde und Bürgerschaft sich von einem richtigeren Einblick in die Verkehrsverhältnisse leiten lassen, und den jenen Vorschlägen entgegenstehenden Wünschen der Geschäftswelt ein geneigtes Ohr schenken, die den Wegfall jenes Octroy's zum Gegenstand haben, dessen Fortdauer ein Hemmschuh für das Gedeihen dieses Handelszweiges sein muß, und wir wiederholen, die Betheiligten zwingt, mit Umgehung Hamburgs, Altona zu benutzen.

Dieses Beispiel, das indeß nicht allein steht, lehrt aber zur vollsten Genüge, wie das Ausland, hier Preußen (sein Import ist 519,000 ℛ Pr. Court.), sehr oft und leicht an Altona ein ganz anderes Interesse als an Hamburg hat, und heißt es einfach der Wahrheit ins Antlitz schlagen, wenn man dem mit den Verhältnissen minder Vertrauten einzureden versucht, das eine wie das andere sei identisch, ein Platz biete dem kaufmännischen und industriellen Betriebe keinerlei Vorzüge, die jener nicht besitze.

Wir haben das Gegentheil so eben bewiesen, nicht etwa nur behauptet; ein anderes Verhältniß wäre auch geradezu unerklärlich. Wir erwähnten schon, wie wenn nichts Anderes, doch eine und die andere Defraude in Hamburg selbst, klärlich darthut, daß sogar der allerniedrigste Zoll, unbequem, zur Veruntreuung verlockend sein kann. Schon aus diesem alleinigen Grunde mußte sich unausbleiblich von jeher ein Sonderinteresse des Auslandes an Altona mit seiner totalen Zollfreiheit bilden; das ist denn auch geschehen und nur durch die Bethätigung dieses Interesses Altona aus einem Fischerdorfe eine so blühende Handelsstadt geworden, daß ihre Nähe das mächtige Hamburg zu Schutzmaaßregeln zwang und noch zu einem oder dem Andern mehr zwingen wird. Im ganzen Auslande kennt das ausländische Hamburg am besten dieses abweichende Interesse an Altona bis in das kleinste Detail, und weiß die von selbigem ihm drohende Gefahr nicht geeigneter auf das geringste Maaß zu vermindern, als daß es selbst dieses Interesse möglichst ausbeutet, es am eifrigsten an den Tag legt, indem es Altona's Hafen und Speicher fleißig, wie keiner, benutzt, obschon Hamburg kaum schußweit entfernt ist.

Hamburg und Altona ist nicht Eines, das Altonaer Geschäft macht sich nicht über Hamburg, wie eine Phrase lautet, um die Wahrheit zu verbergen. Sie wäre nur dann nicht unwahr, wenn der ganz äußerliche Act, daß Altonaer Kaufleute an der Hamburger Börse kaufen und verkaufen, wenn eine Hamburger Schlußnote Geschäfte die mit Altonaer Capitalien und über Altona gemacht werden, in Hamburgische verwandeln könnte.

Falls ein solcher Wahn wirklich in Hamburg herrschte, so ist jedenfalls der Glaube an eine solche Metamorphose nur vereinzelt vorhanden. An competenter Stelle, z. B. im Hamburger statistischen Bureau, dominiren andere Anschauungen. In den tabellarischen Uebersichten des Hamburger Handels hat Altona sein besonderes Rubrum, wie das übrige Ausland, und wird darin das Geschäft dargestellt, welches sich speciell zwischen Hamburg und Altona bewegt; von einer Fusion des übrigen Altonaer Handels mit dem Hamburgischen ist aber keine Frage.

Wenn man meint, Altona verdiene neben Hamburg keine Beachtung, so bezahlt man einen radicalen Irrthum mit dem Verzicht auf die ansehnlichen, schon angedeuteten Vortheile, die ersteres dem Handel bietet, die ihm eben ein Interesse verleihen, das nichts mit letzterem gemein hat.

Wir sagen das in Verbindung mit unserer bereits weiter oben ausgesprochenen Ansicht, daß weder die Preußische Flagge noch der Preußische Handel an den Vorzügen Altona's als Hafenplatz genügend participiren, der sich durch seine Gelegenheit als Ersatz eines fehlenden Preußischen Nordseehafens, und wegen der Billigkeit der Abgaben wie des Unterhalts zum Anlaufen und Frachtsuchen empfiehlt, auch von allen anderen seefahrenden Nationen in dieser Hinsicht richtig gewürdigt wird. Auf die Preußische Flagge kamen aber in der eingehenden Seeschifffahrt Altona's 1852, zum Betrage von 51,037½ dän. Last nur 134½ Last, kaum 0,03 % in der ausgehenden Schifffahrt war sie gar nicht vertreten. Den Seeverkehr von Preußen vermitteltrn 3 fremde Schiffe von 53¾ Last, etwa 0,1 % des Gesammtverkehrs, in Getreidefracht; nach Preußen gingen 5 Schiffe von 127½ Last, etwa 0,3 %, des Gesammtverkehrs, sämmtlich unter fremder Flagge.

Erfreulicher nur war in demselben Jahre die Betheiligung Preußens an der Flußschifffahrt. In der eingehenden fielen auf seine Flagge 7795 Last, (21, 77 des Total), in der ausgehenden 7526 Last (16, 57 % des Total). Dazu wolle man beachten, daß von den eingehenden Schiffen 207 von 6447½ Last leer in den Hafen kamen, darunter 172 von

5352 Last aus Hamburg, so daß doch wohl ein besonderes Interesse vorwaltete, weshalb sie von Hamburg nach Altona legten, welches sich nicht gut vermuthen ließe, wenn Hamburg und Altona Eines wären, das ganze Geschäft hier, sich über dort bewege. Beladen kamen in Altona ein 61 Preußische Schiffe von 1347½ Last und verließen ihn 230 von 6969 Last. In der Flußschifffahrt von Preußen waren beschäftigt 129 Schiffe von 3282¼ Last (7, 85 des Total), nach Preußen 414 Schiffe von 10,223¼ Last (22, 50 des Total).

Zur Vervollständigung unserer Uebersicht des Altonaischen Schiffahrtsverkehres muß noch der Auswanderung über dort Erwähnung geschehen. Dieses Geschäft ist daselbst erst im Entstehen, und befaßte sich 1853 bis ultimo October ausnahmslos mit der indirecten Beförderung via England, bildete also in jeder Hinsicht einen Theil der Altonaer indirecten Seeschiffahrt, indem zunächst die von Hamburg auf England fahrenden Dampfböte den Transport vermitteln. Bis jetzt sind in Altona zwei Agenturen, die der Herren H. A. Thiele & Co. und Stahl & Co. Erstere beförderten bereits 1852, und zwar direct nach New-York, 97 Passagiere, indirect nach Nordamerika und Australien 267 Passagiere, zusammen also 364 Personen. Das Jahr 1853 erweis't bis Ende October einen erfreulichen Aufschwung dieses Theiles der kaufmännischen Thätigkeit, indem nämlich befördert wurden:

Durch H. A. Thiele und Comp.

	Nach New-York	Neworleans	Quebec	Boston	Philadelphia	Valparaiso	Australien	Total
Aus den dän. Staaten	356	160	32	14	10	..	234	806
Hamburg	31	15	5	..	..	..	15	66
Preußen	83	28	..	1	6	..	...	118
Oesterreich	84	14	..	..	..	..	...	98
Hannover	62	4	13	5	1	1	9	95
Sachsen	118	20	24	2	14	..	...	178
Mecklenburg	180	83	16	..	12	..	...	291
Zusammen	914	324	90	22	43	1	258	1652

Davon männlichen Geschlechts 718. Erwachsene 1056,
weiblichen „ 934. „ 596.

Dazu bestimmt noch in diesem Jahre 350 Mormonen

Durch H. Stahl und Comp.:

	Nach New-York			New-Orleans			Quebeck			Capstadt	Sidney	Melbourne	Total
	Erw.	Knd.	Sgl.	Erw.	Knd	Sgl.	Erw.	Knd.	Sgl.	Erwachs.	Erwachs.	Erwachsene	
Aus Polen	94	16	3	..	..	..	..	..	..	..	..	..	113
den dänischen Staaten	45	..	..	39	12	..	..	..	..	..	..	1	97
Altona	12	3	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	15
Brüttendorf	1	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2
Bockhorst	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1
Damlos	12	7	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	20
Copenhagen	25	2	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	28
Segeberg	8	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	9
Bielefeld	7	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	9
Mecklenburg	15	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	15
Vegesack	6	2	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	8
Zelle	15	10	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	26
Hannover	9	13	1	..	..	..	..	..	..	2	..	..	25
Emden	12	14	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	27
Berka	2	1	1	..	..	..	..	..	..	..	..	..	4
Bückeburg	3	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	3
Hamburg	...	..	..	19	4	1	..	..	..	..	..	..	14
Lütjenburg	...	..	..	..	..	..	12	13	1	..	..	..	26
Neuwied	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	1	..	1
Norwegen	...	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	2	2
Zusammen	267	62	9	58	16	1	12	13	1	2	1	3	445

Im Vergleich zu der kurzen Existenz dieses Geschäftszweiges in Altona, ist dieses Resultat ein namenhaftes; und wiederum nur in Folge des ganz verschiedenen Interesses, welches das Ausland an Hamburg und Altona hat, ist auch dieser Aufschwung möglich gewesen. Der minder kostspielige Voraufenthalt in Altona kommt den Auswanderern für die unvermeidliche Verzögerung ihrer Abreise zu Statten; notorisch hat dieser Umstand Einfluß auf eine Bevorzugung, wohinzu freilich kommt, was wir hier ausdrücklich hervorheben wollen, daß über die indirecte Beförderung von dort bis jetzt kaum Klagen verlauteten. Die reelle Behandlung der Auswanderer, ohne daß eine im Grunde doch nur illusorische policeiliche Bevormundung stattfände, die gerade desto unwirksamer ist, je mehr sie von sich sprechen macht und läßt, verursacht, daß sehr viele nach diesem Platze sich wenden und ist seine beste Empfehlnng. Der Auswandererbeförderung von dort steht somit eine sehr günstige Zukunft, auf der reellen Basis eines guten Rufes, bevor. Von dem bewährten gesunden Sinne des dänischen Gouvernements ist ferner auch mit Zuversicht anzunehmen, daß es nicht durch Policei, „die sich in Alles mischt", den naturwüchsigen Aufschwung dieses Geschäftes stören, namentlich nicht anscheinend im Interesse der Humanität, im Grunde jedoch nur zum Vortheil Einzelner, die indirecte Beförderung hemmen und behindern wird, die, mit ungetrübtem Blicke besehen, schwerlich mehr Unzuträglichkeiten mit sich bringt, wie der directe Transport. Daß in Altona auch dieser alsbald Gegenstand der kaufmännischen Unternehmung werden wird, mögten wir nebenher nicht bezweifeln. Als mächtiger Hebel der Rhederei ist dann eine Rückwirkung auf diese und den directen Schifffahrtsverkehr Altona's wohl unausbleiblich. Für das Bild beider wird sodann eine Statistik des Altonaer Handels in nächster Zukunft eines größeren Rahmens bedürfen, als wie uns genügte. Wir müssen zur Stunde noch wiederholt erinnern, daß zu dem von uns detaillirten directen Hafenverkehre Altona's, man sich außerdem die indirecte, nicht in Zahlen zu benennende Schiffahrt über Hamburg hinzudenken muß, um zu einer ungefähren Vorstellung von der Bewegung auf diesem Verkehrswege zu gelangen, den unzweifelhaft der größte Theil des Geschäftes nimmt, welches der

Handel Altona's

begreift, zu dem unsere Darstellung sich nunmehr wendet, und den Anhang II. bis V. tabellarisch veranschaulichen, so weit, wir verweisen auf das Vorwort, die vorhandenen Materialien dies verstatten.

Knüpfen wir zunächst eine allgemeine Betrachtung an diese Uebersichten, ergiebt ihre Ueberschau zweifelohne das Resultat, wie Altona's Handel wirklich ein außerordentlich ausgedehnter und umfangreicher ist. Er befaßt sich mit den Producten und Erzeugnissen aller Zonen und Länder, die Importation beschränkt sich nicht auf die Befriedigung localer Bedürfnisse und eines einzelnen Handelsgebietes, sie entspricht vielmehr einem Export, den nur das Maaß der kaufmännischen Speculation begränzt. Insofern darf man natürlich und mit Fug sagen: Altona ist am Welthandel betheiligt, und zwar direct, nicht durch irgend welche Vermittelung; sein Geschäft wird durch kaufmännischen Unternehmungssinn getragen und gehoben. In dieser Beziehung rangirt es gewiß zu den bedeutenderen See- und Handelsplätzen des europäischen Continentes, und dürfte sich das am klarsten beweisen, wenn wir, unter zu Grundelegung des Anhangs IV. in Kürze den Umfang seiner mercantilen Verbindungen durchmustern. Die engste und wichtigste unterhält es, wie auch nicht gut anders möglich, mit

Hamburg.

Wir haben schon im Allgemeinen und Besonderen der gegenseitigen Benutzung beider Plätze durch den Handelsstand des einen wie anderen gedacht. Man kann sagen, Hafen, Börse, Bank seien ihnen gemeinsam, die Altonaer Zollfreiheit hat ihren besonderen Werth für den Hamburger. Nicht Gränze, nicht lästige Zölle, noch Schlagbaum erschweren die Verbindung, unausgesetzt, täglich und stündlich geht das Geschäft zwischen beiden Städten ohne irgend welche Behinderung und Controlle hin und her, wechselt der Besitz der Waare von einer Hand in die andere, und beschränkt sich dieser Umsatz nicht etwa auf Geringfügigkeiten, sondern er trägt ebenso gut den Character großer Entreprisen, wie sie zwischen entfernten Börsen stattfinden; nur daß sich die Parteien nahe sind, und der mündliche Austausch die Correspondenz erspart.

Im Jahre 1846 erreichte dies Geschäft, so weit das Material für den Anhang IV. eine Ermittelung ermöglicht, in Einfuhr und Ausfuhr das ansehnliche Quantum von:

	Einfuhr von Hamburg.	Ausfuhr nach Hamburg.	Total
Verzehrungsgegenstände	Ctr 241,423	Ctr 85,106	Ctr 326,529
Rohstoffe und Halbfabricate	„ 115,923	„ 215,878	„ 331,801
Manufacturen	„ 834	„ 199	„ 1,033
Industriewaaren	„ 2,452	„ 6,835	„ 9,287
Total der Einfuhr	Ctr 360,632	der Ausfuhr Ctr 308,018	Ctr 668,650

Besäßen die im Anhang IV. gegebenen Zahlen Anspruch auf vollen Glauben, so hätte das Geschäft zwischen Altona und Hamburg, bei einem Totalumsatz von circa 4,052,000 Ctr., in jenem Jahre 16,46 % ausgemacht. In Rücksicht der zweifelhaften Daten aber, welche der Nachricht von Altona's Handel in 1846 zum Grunde liegen, darf man wohl jenen Betrag noch höher anschlagen, denn eine Werthangabe des Umsatzes im Altona-Hamburger Geschäft 1846, nach Angaben des statistischen Bureaus in Hamburg lautet auf

Altonas Einfuhr von Hamburg	die Ausfuhr nach Hamburg
19,303,660 ℳ	14,619,530 ℳ

eine Summe, die sich indeß etwa um 20 % nach Abzug des inbegriffenen St. Pauli-Geschäftes und des Werthes der importirten Beiladungen für Hamburg verringern mögte, so daß eine Veranschlagung von zwischen 26 bis 27 Millionen Bco. ℳ Werth annähernd richtig sein mögte.

Seiner Beschaffenheit nach trägt dieser Handel den mannichfachsten Character, und begreift ausnahmslos Waaren aller Art; nur ganz wenige der Artikel wird man darunter vermissen, welche Altona überhaupt importirt und exportirt; es ist ein beständiges Hin und Her von Gütern derselben Gattung.

Unter den Verzehrungsgegenständen nehmen in der Einfuhr den ersten Platz ein: Caffee, roher und desgleichen verarbeiteter Zucker, Taback und Reis mit nahe 70,000 Ctr., darunter Raffinaden und Reis beinahe zum Betrage des Ganzen der Einfuhr; Spirituosen mit circa 10,000 Ctr., Getreide mit ca. 150,000 Ctr. Nach Hamburg gingen ca. 6000 Ctr. Caffe, Thee und Zucker, ca. 40,000 Ctr. Getreide, nahe 5000 Ctr. Wein und ebenso viel Mühlenfabricate, endlich über 8000 Ctr. Butter. In Rohstoffen und Halbfabricaten überragt die Ausfuhr von Altona nach Hamburg die Einfuhr um 100000 Ctr. Farbewaaren, Harze, Chemicalien sind vorherrschend Gegenstand der Einfuhr, in ihr findet auch der beträchtlichere Theil des bedeutenden Umsatzes in diverser Saat und Saamen statt. Cocus- und Palmöl ungerechnet überwiegt die Ausfuhr die Einfuhr an Oel, desgleichen in Fellen, Leder, bereiteten Häuten und in Metallen. Steinkohlen gingen 100,000 Ctr. mehr nach Hamburg als von dort ein. In Manufakturen repräsentirt die

Ausfuhr kaum 20 % des Umsatzes; in Industriewaaren entsteht lediglich durch den Artikel Seife das bedeutende Uebergewicht der Ausfuhr über die Einfuhr. Dem Ursprunge nach ist die Production der ganzen Welt in dem Verkehre der beiden Nachbarstädte repräsentirt.

Wenn die genannte Hamburger Werthangabe schwerlich dem Centnerbetrage entspricht, wohl aber ihrer Quelle nach die vollste innere Glaubwürdigkeit verdient, so giebt sie den besten und genügenden Anhalt, um den außerordentlichen Umfang des Geschäftes zwischen Hamburg und Altona und dessen Zunahme von Jahr zu Jahr zu fassen.

Wir bemerkten in der Vorrede, daß zu diesen Zwecke die tabellarischen Uebersichten des Hbg. Handels vortreffliches und durchaus zuverlässiges Material liefern. Nur wird man einen ungefähren Abzug von 19 bis 20 % an den Werthangaben (mindestens so in 1852) zu machen haben, um den Betrag des rein Altonaischen Geschäftes zu erfahren. Die Hamburger Vorstadt St. Pauli steht nämlich zu der Hamburger Zolllinie wie Altona zu der dänischen, sie ist zollamtlich für Hamburg Ausland und wird der Ein- und Ausfuhrverkehr mit dort demjenigen auf Altona zugerechnet. Man ist aber in Hamburg keineswegs in totaler Unwissenheit über die Vertheilung desselben respective über Altona und St. Pauli; hinsichtlich des Jahres 1852 liegen uns in dieser Beziehung detaillirte Angaben vor, welche weiter unten Erwähnung finden sollen, und uns veranlassen, die einschlägigen Zahlen der Uebersichten des Hamburger Handels in früheren Jahren, nach einem solchen Abzuge für die folgende Vergleichung zu gebrauchen.

	Altona's Ausfuhr nach Hamburg Werth		Altona's Einfuhr von Hamburg Werth	
1845	9,958,000 ℔ Bco.	100 %	11,610,000 ℔ Bco.	100 %
1846	11,687,000 „	+ 17,40 „	15,578,000 „	+ 34,18 „
1847	13,342,000 „	+ 14,15 „	15,443,000 „	— 0,87 „
1848	10,169,000 „	— 23,76 „	17,072,000 „	+ 10,55 „
1849	21,547,000 „	+ 111,90 „	23,959,000 „	+ 40,34 „
1850	30,646,000 „	+ 42,23 „	26,356,000 „	+ 10 „
1851	27,982,000 „	— 8,69 „	29,832,000 „	+ 13,18 „
1852	34,128,000 „	+ 21,93 „	29,750,000 „	— 0,27 „
Durchschnitt	19,932,375 ℔ Bco.	....	21,200,000 ℔ Bco.	

Nur die Kriegsperiode unterbricht die ständige Steigerung dieses Verkehres, der im Durchschnittsbetrage das Doppelte in 8 Jahren erreichte, dessen Bedeutsamkeit aber am besten sich durch einen Vergleich mit dem Werthe des Hamburger transatlantischen Geschäfts herausstellt.

Gewicht, Werth der Einfuhr und Ausfuhr Hamburgs von und nach transatlantischen Häfen und von und nach Altona, so wie deren Procentverhältniß zur Total-Ein-, wie Ausfuhr:

Einfuhr 1851	Gewicht in Ctr	%	Werth in Bco.-℔.	%	Ausf. 1851	Gewicht in Ctr	%	Werth in Bco.-℔.	%
Von transatl. Häfen	1,802,813	6,8	41,321,830	11,0	....	866,048	5,3	41,223,510	12,2
„ Altona incl. St. Pauli	3,663,730	13,9	34,978,150	9,4	.. ..	2,418,668	14,8	37,290,310	11,0
Einfuhr 1852					Ausf. 1852				
Von transatl. Häfen	2,085,003	7,18	43,781,370	11,1	....	1,071,332	5,8	50,214,600	13,5
Altona ......„...	4,345,398	15,0	42,365,870	10,8	....	2,349,723	12,7	36,702,380	9,8

Es kann kaum etwas schlagenderes geben als diese Parallele, um Altonas commercielle Wichtigkeit wie Selbstständigkeit hervorzuheben. Selbst nach ihrer Reduction um circa 20 % verlieren diese Daten nichts von ihrer Beweiskraft. Im Werthe steht allerdings das Altona-Hamburgische Geschäft gegen das transatlantische zurück, im Quantum überragt es dasselbe, woraus sich mit ziemlicher Sicherheit ein Schluß auf die größeren

Arbeitskräfte ziehen läßt, die darin Beschäftigung finden. In dem gesammten ungeheuren Weltgeschäfte Hamburg überragten das Gewicht der Einfuhr von Altona nur die Einfuhren:

Von Großbrittanien	mit	8,744,260 Ctr
Von d. Niederelbe (Inbegriff d. Kleinverkehrs)	„	4,876,495 „

jenes der Ausfuhr nach Altona nur die Ausfuhr

Nach der Oberelbe	mit	6,084,996 Ctr

den, um den Werth des Geschäftes mit St. Pauli und der Beiladungen für Hamburg reducirten Betrag der Einfuhr von Altona übersteigen nur die Einfuhren

Von transatlantischen Häfen	mit	43,781,370 ℳ Bco.
Von Großbrittanien	„	123.047,970 „
Per Berliner Eisenbahn	„	60,774,420 „

den gleichweise reducirten Werth der Ausfuhr nur jener der Ausfuhren

Nach transatlantischen Häfen	mit	50.214,600 ℳ Bco.
Nach Großbrittanien	„	52,702,720 „
Per Berlin-Hamburger Eisenbahn	„	88,254,890 „
Per Fuhre und Post landwärts	„	47,217,800 „

Alle diese Zahlen sind den tabellarischen Uebersichten des Hamburgischen Handels entnommen, deren Bedeutung, sagen wir geradezu Richtigkeit, hinsichtlich Altonas, sonderbarer Weise kürzlich in der Altonaer Zeitung angezweifelt wurde, etwa aus dem Grunde, weil ja eine Stadt, die nur mit Hamburg circa 79 Millionen Mark Banco (ca. 52,666,000 Rbthlr. oder 39,763,000 Pr. Thlr.) umsetze, dann ein bedeutender Platz sein müsse; man scheint erschrocken darüber, daß Altona Etwas ist, mehr, wie man glaubte, und fügen wir hinzu, auch bleiben und sich mehren wird. Jene Zweifel nahmen zunächst ihren Anhaltspunkt daran, daß manche Ladungen für Hamburg, der Kosten und Zollersparung wegen nach Altona dirigirt würden, die nicht unter das Altonaer Geschäft zu rechnen seien. Wir haben dieses Verhältnisses bereits ausführlich gedacht, und legen deshalb dem Anhang V. einen bedeutenden Werth bei, weil er es in Zahlen approximativ für das Jahr 1852 darthut. Demnach gingen für Hamburger Rechnung in den Altonaer Hafen

Aus transatlantischen Ländern an Gewicht Ctr 67,884 zum Werth von 1,703,580 ℳ Bco.
Aus europäischen „ 139 Schiffe von 4,311½ Last

der Werth, welcher letzterer Ladungen, sich nicht bestimmen läßt, indeß nicht so sehr hoch sein mögte, da darunter allein 89, von 3481 Last, Roheisen, Steinkohlen, Steine, Fliesen und Cementsteine sich befinden, und nur wenige mit werthvolleren Artikeln, als Wolle, Getreide, Saat, Butter, Thran u. dgl.; während freilich dieser Belauf durch einen Theil der für Altona und Hamburg gemeinsam, oder für unbekannte Empfänger geladenen Güter sich vermehrt; so ist z. B. sämmtlicher an Ordre von England ab verschiffter Guano Hamburger Gut. Wir haben aber schon bemerkt und wiederholen, daß dem Hamburger statistischen Bureau dieses Verhältniß sehr wohl und sogar in Zahlen bekannt ist; auch über den Theil des Altona-Hamburger Geschäftes, der sich über St. Pauli vertheilt, ist es nicht im Unklaren, es sind vorzüglich die Artikel Genever, gesalzenes und geräuchertes Ochsen- und Schweinefleisch, welche von St. Pauli eingehen, und die Uebersichten des Hamburger Handels für 1850 enthalten bei Aufführung dieser Artikel in Folge dessen auch die Beifügung: „und von St. Pauli". Den Betrag dieses Imports wie Exports zwischen der Vorstadt und Hamburg, sowie des für Hamburger Rechnung auf Altona geladenen oder dorthin, behufs der Expedition, ausgehenden Gutes, repräsentiren die 19 bis 20 %, welche, um den Belauf nur des eigentlichen Hamburg-Altonaer Geschäftes zu ermitteln, von den Summen abgezogen werden müssen, welche in den tabellarischen Ueber-

sichten des Hamburgischen Handels sich angegeben finden. Nach einer, so weit möglich zuverlässigen Ermittelung dürfte sonach der Werth der Altonaer Einfuhr von Hamburg sowie Ausfuhr dorthin 1852 sich folgendermaßen stellen:

Altonaer Einfuhr von Hamburg und Ausfuhr dorthin inclusive und exclusive St. Pauli.

	incl. St. Pauli.	excl. St. Pauli.	St. Paulianer Geschäft.
A. Einfuhr.			
Verzehrungsgegenstände	11,635,400 ℔ Bco.	7,250,000 ℔ Bco.	4,385.400 ℔ Bco.
Rohstoffe und Halbfabricate. . .	16.011,480 „ „	14,000,000 „ „	2,011,480 „ „
Manufacturwaaren	4,697,180 „ „	4,600,000 „ „	97,180 „ „
Industriewaaren u. dgl.	2,930.840 „ „	2,500,000 „ „	430,840 „ „
Contanten	1,427,480 „ „	1,400,000 „ „	27,480 „ „
	36,702,380 ℔ Bco.	29,750,000 ℔ Bco.	6,952,380 ℔ Bco.
B. Ausfuhr.			
Verzehrungsgegenstände	15,641,850 ℔ Bco.	11,403,000 ℔ Bco.	4,238,850 ℔ Bco.
Rohstoffe und Halbfabricate ...	20,336,310 „ „	17,100,000 „ „	3,236,310 „ „
Manufacturwaaren	2,578,820 „ „	2,500,000 „ „	78,820 „ „
Industriewaaren u. dgl.......	2,631,070 „ „	1,950.000 „ „	681,070 „ „
Contanten	1,177.820 „ „	1,175,000 „ „	2,820 „ „
	42,365,870 ℔ Bco.	34,128,000 ℔ Bco.	8,237,870 ℔ Bco.

Reducirt man nach Maaßgabe auch das Centnergewicht der Güter obigen Werthes, welches sich inclusive St. Pauli angegeben findet, zu:

Altona's Einfuhr von Hamburg.	Ausfuhr dorthin.
2,349,723 Ctr. Netto.	4,345,398 Ctr. Netto.

so verbleibt für Altona folgender Betrag:

Einfuhr von Hamburg.		Ausfuhr nach Hamburg.	
Gewicht.	Werth.	Gewicht.	Werth.
ca. 1,937,200 Ctr. Netto.	29,750,000 ℔ Bco.	ca. 3,484,000 Ctr. Netto.	34,128,000 ℔ Bco.

	Gewicht.	Werth.
Total	4,421,200 Ctr. Netto.	63.878,000 ℔ Bco.

(oder cu. 32,452,400 ₰ Pr. Ct, oder 42,585,200 Rbthlr.)

Auch diese Summe ist zuverlässig noch ansehnlich genug, um aus ihr auf die commercielle Bedeutung Altona's zu schließen. Jene Stimme aus Altona erhebt freilich noch weitere Zweifel, wir meinen indeß, nicht allzu begründet, die Bedenken hinsichtlich des in Hamburg importirten Quantums von gesalzenem Fleisch erledigten sich bereits durch das Gesagte. Wenn aber ferner aus der Geringfügigkeit des Verkehrs zwischen Dänemark und den Herzogthümern mit Hamburg abgenommen werden soll, daß ein weiterer und ansehnlicher Theil desselben in das Geschäft zwischen Altona und Hamburg mit inbegriffen sei; so glauben wir vielmehr, daß der Verfasser jener Kritik der Hamburger Angaben auf einem ganz richtigen Wege war, seine Bedenken zu lösen, mit der Vermuthung, der unzweifelhaft größere Verkehr mit dem dänischen Staate sei in den Hamburger Aufmachungen unter den Rubriken „Altona-Kieler Eisenbahn, pr. Fuhre, pr. Fahrpost" und, fügen wir noch hinzu auch „der Niederelbe" begriffen. Gerade daraus, daß die Hamburger Controlle so allgemeine Rubriken, wie pr. Hbg.-Berl. Eisenbahn wählt, um Waaren verschiedenen Ursprungs unterzubringen, weil derselbe nicht genau zu ermitteln, und andere Uebersichten gerade auf Grund dieser Ermittelung, wo sie möglich, zusammenstellt, darf man abnehmen, daß eine Rubrik, wie „Verkehr zwischen Hamburg-Altona" ohne fremdartige Beimischung sei. Unser Anhang V. giebt in dieser Beziehung einen deutlichen Beweis der Gewissenhaftigkeit des Hamburger statistischen Bureaus, wie der ihm zu Gebote stehenden Mittel über die Geschäftsbewegung von und auf Hamburg so ziemlich sich zu vergewissern. Noch eine letzte Ausstellung knüpft die Al-

tonaer Zeitung daran, daß sich als Altonaer Ausfuhr nach Hamburg 32,837 Stück Vieh zum Werth von 677,410 ℳ Bco. und als Einfuhr nach Altona desgleichen 76,690 Stück, zum Werth von 2,892,390 ℳ Bco. aufgeführt finden. Die erstere soll sich richtiger als eine holsteinische respective hannoversche Einfuhr nach Hamburg über Altona bezeichnen, weil das Vieh nicht für Altonaer Rechnung, sondern nur an dem dortigen Markte durch Commissionaire nach Hamburg verkauft werde; nebenher erscheine die Summe dieser Ausfuhr zu niedrig. Die Altonaer Einfuhr anlangend, so sei sie überhaupt in sich zweifelhaft, weil Altona von anderswo sein Vieh billiger beziehen könne, als von Hamburg.

Ein Theil dieser Bedenken, namentlich das letztgenannte, erledigt sich schon durch das über den Verbleib der Ausfuhr in St. Pauli Gesagte. Wir haben auch eine Berechnung gegeben, in der der Werth desselben nicht figurirt, und der den hohen Bedarf der großen Tonnenschlachterei an kleinen Schweinen, weniger an Rindvieh, begreift. Anlangend die Zweifel an der Richtigkeit des Werthes des vom Altonaer Markte eingegangenen Viehes, so bemerken wir, daß ein Unterschied zwischen dem nach dem Hamburger Gebiete und dem in den Bereich der Hamburger Zolllinie gelangenden Schlachtvieh zu machen ist. So wenig wie die tabellarische Uebersicht des Hamburg-Altonaer Geschäfts, überall den ganzen, nicht unansehnlichen Verkehr zwischen Altona und dem zoll- und accisefreien Hamburger Gebiete, speciell St. Pauli, begreift, ist anderes Schlachtvieh darin aufgeführt, als nur das, was jene Linie zum Verblieb passirt. Immerhin mag also der Werth des für Hamburger Rechnung am Altonaer Markt gekauften Viehes per Jahr ca. 4 Millionen Mark Bco. betragen, dieses Vieh geht damit noch nicht in die Hamburger Zolllinie ein, es muß der Export nach England, der Bedarf der Schlachtereien auf St. Pauli, der Consum außerhalb der Acciselinie davon abgezogen werden. Innerhalb dieser betrug nun letzterer in den Jahren 1836—50, durchschnittlich 87,62 ℔ per Kopf, im Jahre 1851 ca. 13,706,000, 1852 13,634,000 ℔, so daß die Summe von 677,410 ℳ doch bequem ein Viertel des Consums repräsentirt. Lediglich vom Altonaer Markte bezieht aber Hamburg seinen Bedarf nicht; für Kleinvieh hat es seine gesonderten Märkte, und über Harburg führen die statistischen Tabellen als directen Eingang 5254 Stück von 183,900 ℳ Bco. Werth, und per Berlin-Hamburger Eisenbahn 66,012 Stück von 2,494,320 ℳ Bco. Werth auf.

Anlangend endlich den Einwurf, daß dieser ganze Verkehr gar nicht unter diese Rubrik gehöre, und die Summe des Altona-Hamburger Geschäfts täuschend erhöhe, mögten wir Folgendes bemerken. Wenn es sich darum handelt, die Handelsbilanz eines Platzes aufzumachen, so kann die Uebertragung eines Postens offenbar nicht von der Entscheidung abhängen, ob der Gegenstand in das Eigenthum eines dortigen Individuums überging, ob nicht; wäre es umgekehrt, so mögte jede derartige statistische Aufmachung unmöglich sein, weil dann das ganze Geschäft zweifelhaft wäre, da nur das Offenkundigwerden des Geheimnisses der Handelsbücher uns sagen würde, was Eigenthum, was Commission sei. Die Marktbewegung wird daher die Grundlage sein und bleiben müssen, nach der man den Verkehr berechnet. Jene Marktbewegung ist auch keinesweges etwas rein Aeußerliches, so daß ihr jede innere Bedeutung abginge, um maßgebend für etwas Wesentliches, wie eine Bilanz, sein zu können. Sie hängt eng mit den besonderen Bedingungen und Verhältnissen zusammen, die dem Entstehen und Bestehen des Handels, seiner Concentrirung vorangehen und bleibend zum Grunde liegen müssen, mit deren Wegfall eben der Markt verödet, mit deren Heranbildung er zunimmt. Gerade daß das für Hamburg bestimmte Vieh, dennoch den Umweg über Altona machen muß, trotz dem, daß Hamburger dort den Verkauf meist ermitteln, ja die Zahlung erst in Hamburg erfolgt, sogar oft in Baarem in

Altona angeboten dort nicht acceptirt wird, dieser Umstand beweist eine wesentliche Eigenschaft des Altonaer Marktes, durch welche Kauf und Verkauf daselbst gewiß als integrirende Theile des Altonaer Handels werden.

Man wird sonach Alles in Allem den Umsatz zwischen Hamburg und Altona einen hoch ansehnlichen nennen müssen, den, wir wiederholen es, eine tägliche Speculation zwischen zwei nahen Städten ganz so hält und trägt, wie sonst zwischen entfernten Ländern. Der Altonaer kauft vom Hamburger schwimmende Ladungen und umgekehrt. Es bewegt sich an dieser Stelle in der That ein Handel im Großen, kein kleiner Nachbar- und Gränzverkehr; unsere Tabelle im Anhang III giebt den vollen Beweis dessen, nicht minder die Schifffahrtsbewegung zwischen beiden Häfen. Seeschiffe gingen 1852 von Altona nach Hamburg 106 Schiffe von 4137 Last und von hier dorthin 149 von 7305 Last. Flußfahrzeuge kamen von Hamburg 589 von 10,710½ Last, dorthin gingen 439 von 10,208¾. Als bedeutende Handelsverbindung erscheint auch die mit

Dänemark,

wohinein wir die ganze Monarchie, das Königreich, die drei Herzogthümer und Island rechnen und die Rubrik von und nach Dänemark, Anhang II aufmachten. Im Jahre 1846 betrug dieser Umsatz, soweit die angeführte „Nachricht u. s. w." zuverlässig (ein Vorbehalt, den wir ein für alle Mal hier bezüglich unserer Anführungen aus jener Quelle gemacht haben wollen)

	Einfuhr.		Ausfuhr.	Total.
Verzehrungsgegenstände....	397,067 Ctr.		232,702 Ctr.	629,769 Ctr.
Rohstoffe und Halbfabrikate	232,802 „		108,114 „	340,916 „
Manufacturen............	216 „		4,775 „	4,991 „
Industriewaaren..........	470 „		12,087 „	12,557 „
Total der Einfuhr	630,555 Ctr.	Der Ausfuhr	357,678 Ctr.	988,233 Ctr.

Danach fielen von der Gesammteinfuhr (2,371,098 Ctr.) 26,40 %, von der Gesammtausfuhr (1,690,841 Ctr.) 21,15 %, im Total 24,33 % auf das Geschäft mit Dänemark, wie wir denn im Allgemeinen bereits auf den umfangreichen Verkehr Altona's mit seinem Hinterlande, als von speciellem Interesse für das Ausland hinwiesen.

Wie es nicht anders sein kann, wenn ein stark consumirendes Land einen großen Theil seiner Production an einem Platze gegen seinen vielfachen Bedarf austauscht, umfaßt dieser Verkehr Waaren jeder Gattung und jeden Ursprungs. Die Einfuhr besteht von Verzehrungsgegenständen, zumeist in Erzeugnissen des Landbaues und der Viehzucht; an Getreide — Weizen ausgenommen — betrug der Import nahebei das Total; Colonialwaaren, Verzehrungsgegenstände aus südlichen Ländern, bilden den Export. Der Reichthum Dänemarks an manchen Rohstoffen und einigen Halbfabricaten ist mit Rappsaat, Leinöl, Wolle, Fellen, Häuten jeder Art, Leder, ansehnlich in Quantum und Werth, in der Einfuhr vertreten, wogegen Altona Farbestoffe, Chemicalien und Droguen, feine so wie geringe Hölzer, Garne, Metalle und Baumaterialien vorzugsweise dahin abgiebt. An Manufacturwaaren absorbirte die Ausfuhr fast 39 %, an Industriewaaren fast 34 % des Totals; die Einfuhr beschränkte sich auf ein Weniges in Quantum und Werth. Alles in Allem dürfte der Belauf dieses Gesammtumsatzes in 1846 circa 17,000,000 ℳ Banco betragen haben. Ueber einen der wichtigsten Artikel der inländischen Ausfuhr: Schlachtvieh, enthält unsere Quelle keinen Nachweis.

Die im Jahre 1852 aus den dänischen Staaten eingegangenen Ladungen vertheilten sich folgendermaßen:

Aus / Artikel.	Dänemrk.		Schleswig		Holstein		Islad.		F. Altona		F. Hamb.		F. Alt.-Hbg.		Für Ordre		Total	
	S.	Last	S.	Last	S.	Last	S.	Last	S.	Last	S.	Last	S.	Last	S.	Last	S.	Last
Wein			1	10½							1	10½					1	10½
Branntewein	1	17													1	17	1	17
Weizen			47	516	42	479½			6	68	4	39½			79	888	89	995½
Roggen	3	48½	3	33	2	19			2	14			1	16	5	70½	8	100½
Gerste	9	99½	27	259	4	63			8	86½	1	12½	1	12½	30	310	40	421½
Hafer	2	23½	18	147	9	82			3	38½	1	11½			25	202½	29	252½
Bohnen			7	60	19	211½			1	14½	1	6½			24	250½	26	271½
Erbsen			1	7¼											1	7¼	1	7¼
Gerste u. do.	2	32½													2	32½	2	32½
Diverses Getreide	1	16	41	443	12	131½			1	23	4	58½	1	13	48	496	54	590½
Speck	1	13½							1	13½							1	13½
Butter	21	211	9	75½							1	4	19	208½	10	74	30	286½
do. u. Speck	2	37½											1	29½	1	8	2	37½
Rappsaat	1	16	15	189½	18	202¾			2	29½	2	36			30	342¾	34	408¼
Rüböl			3	43½	2	24					2	31			3	36½	5	67½
Lein- u. do.			1	13							1	13					1	13
Bauholz					1	6					1	6					1	6
Borke					2	24									2	24	2	24
Wolle			10	124					5	50½	1	26			4	47½	10	124
Altes Tauwerk					1	10½									1	10½	1	10½
Felle			1	10½											1	10½	1	10½
do. und Häute			1	7											1	7	1	7
Leimleder			3	36½					3	36½							3	36½
Knochen			3	21¼	1	10									4	31¼	4	31¼
Töpfe	2	15													2	15	2	15
Diversa	63	654¼	90	859¼	13	141	5	141	2	13	2	27	73	802¼	94	953¼	171	1795½
Total	108	1184¼	281	2855¾	126	1404¾	5	141	34	387½	22	282	96	1081¾	368	3834½	520	5585¾

Von den werthvolleren Importen für benannte Empfänger ging der größere Theil nach Altona, auch die Mehrzahl der Güter an Ordre war wohl für dort bestimmt. Die Altona-Kieler Eisenbahn mit ihren Abzweigungen nach Glückstadt und Neumünster, so wie eine wohlunterhaltene Dampfschifffahrtsverbindung zwischen Copenhagen, Kiel und Flensburg erleichtert und befördert den Binnenverkehr Altona's mit dem übrigen Dänemark außerordentlich.

Die von Altona nach dänischen Häfen ausgehende Seeschifffahrt unterhielten 1852 4 Schiffe mit 147 Last auf Island, 105 beladene Sch. von 1339¼ Last und 25 unbeladene Sch. v. 832½ Lst. auf Dänemark, 248 beladene Sch. v. 2546½ Lst. und 66 unbeladene Sch. v. 1092¾ Lst. auf Schleswig, und 59 bel. Sch. v. 683¾ Lst. und 33 unbel. Sch. v. 541 Lst. auf Holstein. Zwischen letzterem und Altona beschäftigte auch die Flußschifffahrt eingehend 1654 Sch. v. 10,710¼ Lst. und ausgehend 1663 Sch. v. 10,695½ Lst. Von Lauenburg kamen 21 Flußschiffe von 463 Last und dahin gingen 8 v. 133 Lst.

Als althergestammt bezeichneten wir bereits den Verkehr Altona's mit

Norwegen.

Eine lange Gewohnheit läßt die Norweger vorzugsweise Elbe und Weser besuchen um sich dort mit ihrem Bedarf an fremdländischen Erzeugnissen zu versehen, und ihre eigenen Producte abzusetzen. Die Hanseaten hatten bekanntlich vor Jahrhunderten eine Factorei in Bergen, Norwegen ward noch nicht lange widerstrebend von Dänemark losgerissen; so wurzelt diese commercielle Verbindung in Ereignissen und Geschichte. Norwegen ist zwar nur ein ärmlich producirendes Land, aber darum doch nicht arm zu nennen.

Durch Frachtfahrt zur See und Fischerei verschafft der Norweger sich die Mittel zur Ausgleichung seiner Handelsbilanz mit dem Auslande.

An Waaren führt die Einfuhr von dort nach Altona 1846 vorzugsweise nur Heringe und trockne Fische, blausaures Kali, in bedeutender Menge Thran, Bau- und Nutzholz, endlich werthvolles Kupfer auf. Die Ausfuhr dagegen begriff alle Gegenstände des Verbrauchs: Colonialwaaren, die Producte des Südens, Getreide, namentlich viel Roggen, Mühlenfabrikate, Salz, Farbestoffe, Harze, Chemicalien, Droguen, Oele, rohe Häute, Baumaterial, Manufacturen und Industriewaaren jeder Art. Der Gesammtumsatz betrug:

	Einfuhr.	Ausfuhr.	Total.
Verzehrungsgegenstände	8,859 Ctr.	82,890 Ctr.	91,746 Ctr.
Rohstoffe nnd Halbfabrikate	34,974 „	15,724 „	50,698 „
Manufacturen	7 „	829 „	836 „
Industriewaaren	13 „	1,504 „	1,517 „
Total	43,853 Ctr.	100,947 Ctr.	144,800 Ctr.

außer großen Quanten Holz, in der Einfuhr. Diese belief sich auf nicht voll 2 %, die Ausfuhr auf nicht ganz 6 % des Gesammtgeschäfts, der Werth wohl auf ca. 3 Mill. ℳ Bco. Dieser Verkehr ist seitdem in steter Zunahme gewesen, so daß vor zwei Jahren das Bedürfniß einer Dampfschifffahrt fühlbar wurde, die seitdem besteht, und in 1852 bereits mit 3 Schiffen unterhalten wurde. Wir gedachten früher des Umstandes, daß selbige nicht mehr, wie ursprünglich bestimmt, auf Altona gehen. Nur durch dieses Verhältniß erscheint der Hamburger Schifffahrtsverkehr mit Norwegen größer als der Altonaer. Vermittelt wird er fast durchgehends auch von der Nationalflagge. Die Ladungen der im Jahre 1852 in den Altonaer Hafen von dort gelangten Schiffe vertheilten sich folgendermaßen:

Artikel			Für Altona		Für Hamburg		F. Altona-Hambg.		Für Ordre	
	Schiff	Last	Schiff	Last	Schiff	Last	Schiff	Last	Schiff	Last
Heringe	4	87	.....	.....	.....	....	2	56	2	31
Anschovis	1	19	.....	.....	.....	....	.....	....	1	19
Eis	6	185	.....	.....	.....	....	.....	....	6	185
do. und Bretter	1	18	.....	.....	.....	....	.....	....	1	18
Thran	13	431½	.....	.....	1	45½	12	386		
Bretter	39	1,295½	.....	.....	.....	....	.....	....	39	1,295½
Stangeneisen	1	22½	.....	.....	1	22½				
Eisen und Bretter	2	67½	.....	.....	.....	....	2	67½		
Feldspath	3	59	3	59						
Diversa	21	571½	.....	.....	1	24	12	354	8	193½
Total *)	91	2,756½	3	59	3	92	28	863½	57	1,742

*) Wir hätten bereits hinsichtlich Dänemarks bemerken müssen, daß unsere betreffenden Angaben über den Umfang der eingehenden Schifffahrt Altona's aus den einzelnen Ländern, sowie die angebrachten Ladungen, einer Hamburger Aufmachung entnommen sind, die nicht immer mit den Schifffahrtstabellen des Anhang I. übereinstimmt.

Fehlt es uns gleichwohl an einem sichern Maaßstabe, um den Gesammtverkehr Altona's mit Norwegen 1852 abzuschätzen, so ist doch so viel verläßlich, daß er schwerlich hinter dem Hamburgischen zurückstand; dieser erreichte aber 1852 die Summe von ca. 456,000 ℳ Bco. in der Einfuhr, und ca. 3,820,000 ℳ Bco. in der Ausfuhr. Auf 3 Millionen schätzten wir bereits Altona's Verkehr mit Norwegen in 1846. In demselben Jahre belief sich der Hamburger dorthin und nach Schweden nur auf ca. 2,700,000 ℳ Bco. Bremens Umsatz mit dort betrug 1852 nur circa 1,068,000 ℳ. Die ausgehende Schifffahrt unterhielten 1852 112 belad. Sch. v. 3997 Lst., 2 unbelad. v. 56½ Lst., davon 100 unter Nationalflagge.

Der directe Verkehr mit

Schweden

ist nur unwesentlich, und wird mehr über Lübeck unterhalten. Der Gesammtumsatz belief sich 1846 auf:

	Einfuhr.	Ausfuhr.	Total.
Verzehrungsgegenstände ...	2327 Ctr.	310 Ctr.	2637 Ctr.
Rohstoffe und Halbfabrikate	4610 „	646 „	5256 „
Manufacturwaaren	1 „	40 „	41 „
Industriewaaren	18 „	505 „	523 „
Total	6956 Ctr.	1501 Ctr.	8457 Ctr.

etwas über 0,2 des Gesammtverkehrs und zum Werth von kaum 190,000 ℔ Bco. Und selbst dieses Geschäft vermittelte sich wohl meist über Lübeck. In der Einfuhr waren Roggen, Leinsaamen und Eisen die Hauptartikel, in der Ausfuhr Farbewaaren, Felle, Häute und Industriewaaren. Auch der unmittelbare Verkehr Hamburgs mit Schweden war bislang nicht so bedeutend, seitdem aber eine directe Dampfschifffahrt zwischen der Elbe errichtet wurde, wird sich der directe Handel auf Altona und Hamburg sicherlich heben. Von Schweden kam 1852 nur ein einziges Schiff von 10 Last in den Altonaer Hafen mit Weizen und Rappsaat für dortige Rechnung, dahin gingen 2 belad. v. 135½ Lst. und 1 unbel. v. 27½ Lst.; der indirecte Verkehr über Lübeck pr. Stecknitz war indeß nicht so unbedeutend, namentlich nahm viel Stangeneisen diesen Weg. Außerordentlich lebhaft ist dagegen Altona's Handel mit

Großbritanien.

Er begreift, wie in Hamburg, so gut wie den wesentlichsten Theil des Verkehrs mit dem Auslande, und beschäftigt die meiste Schifffahrt. Hier kommen auch vorzüglich die schon erwähnten Beiladungen für Altona über Hamburg in Frage. Fast ausnahmslos bringen die werthvollsten Englischen Importe, als einzelne transatlantische Erzeugnisse, darunter Indigo und Baumwolle hervorstechend, ferner große Quanten verschiedener Garne, Australischer Felle, Manufactur- und Industriewaaren jeder Art, die Englischen Dampfböte von London, Hull, Grimsby und anderen Plätzen; die minder werthvollen Güter, namentlich Steinkohlen, führen Segelschiffe herbei. Im Jahre 1846 bewegte das Englische Geschäft in der

	Einfuhr:	Ausfuhr:	Total:
Verzehrungsgegenstände ...	12,301 Ctr.	206,047 Ctr.	218,348 Ctr.
Rohstoffe und Halbfabrikate	463.841 „	241,677 „	705,518 „
Manufacturen	6,555 „	204 „	6,759 „
Industriewaaren	5,790 „	1,195 „	6,985 „
Total.....	488,487 Ctr.	449.123 Ctr.	937,610 Ctr.

In der Einfuhr betrug dieses Quantum circa 20,60 %, in der Ausfuhr 18,08 % des Altonaischen Totalverkehrs mit dem Auslande, und rangirt diese Parthie des Handels nicht nur in der Masse, sondern auch im Werthe neben dem mit Hamburg.

In der Einfuhr nahmen Verzehrungsgegenstände nur einen untergeordneten Rang ein; Halbfabrikate, Manufacturen und Industrieerzeugnisse füllten sie zumeist, mindestens dem Werthe nach, aus, der auf mindestens circa 6½ Million ℔ Banco zu schätzen ist. Umgekehrt begreift Getreide einen wesentlichen Theil der Ausfuhr, und Rohstoffe und Halbfabrikate ergänzen fast das ganze Uebrige, namentlich die werthvolleren Artikel, diverse Saaten, Wolle, Häute, Leder, Erze und Metalle, während begreiflicherweise der Absatz von

Manufacturen und Industriewaaren nur unbedeutend sein kann. Alles in Allem darf man, ohne zu übertreiben, die Ausfuhr auf 4½ Millionen ℳ Banco tariren, so daß der Gesammtumsatz circa 11,000,000 ℳ Banco betragen hätte.

Ungemein ist aber der Verkehr mit England seit damals gewachsen. Nur in den Artikeln Indigo, ein paar anderen Farbestoffen und Baumwolle und Garnen betrug der Umsatz in der Einfuhr an 8 Millionen Mark Banco, so weit das uns zu Gebote stehende nur ungenügende Material einen Schluß, der aber gewiß hinter der Wahrheit zurückbleibt, erlaubt. Dieser Theil der Einfuhr bietet Stoff zu der folgenden nicht uninteressanten Parallele. Es importirten von England:

		Altona:		Hamburg:		Bremen:	
		Ctr.	Werth.	Ctr.	Werth.	Ctr.	Werth.
Indigo	ca.	1,700	560,000 ℳ Bco.	13,231	4,369.270 ℳ Bco.	2,057	734,305 ℳ Bco.
Wollengarn	„	8,400	1,250,000 „ „	69,273	9,270,790 „ „	349	75.218 „ „
Leinengarn	„	15,760	1,345,000 „ „	72,823	6,235,990 „ „	614	60,319 „ „
Twist	„	57,800	3,295,000 „ „	367,286	20,253,130 „ „	4,167	210,716 „ „

Während Altona doch Vergleichspunkte von 10 %, 12 % und darüber mit dem colossalen des Hamburger Verkehrs bietet, giebt Bremen, nur den Artikel Indigo ausgenommen, nicht mal Anhalt für eine solche Parallele.

Diese Zahlen enthalten auch recht eindringlich den Beweis für unsere Bemerkung, daß man aus der directen Schifffahrtsbewegung von und auf Altona nicht auf dessen Handel folgern dürfe. Alle jene Artikel wurden ausnahmslos nur per Dampfboot über Hamburg indirect importirt; und während der Gesammt-Einfuhrverkehr Bremens mit Großbritanien nur 5,555,000 ℳ Banco nicht voll beträgt, setzt Altona lediglich in den genannten vier Artikeln allein mit England zum Mindesten die Summe von 6,450,000 ℳ Bco. um. Wenn dieselben aber größtentheils als Wiederausfuhr nach Deutschland gehen, so ist vernunftgemäß auch der Rückschluß auf die Wichtigkeit Altona's für den Absatz deutscher Erzeugnisse gestattet.

Die directe englische Schifffahrt auf Altona vermittelte 1852 vorherrschend nur den Transport schwererer und minder werthvollerer Güter, und beschäftigte 551 Schiffe von 25,877 Lasten Gehalt.

Artikel	Total		Für Altona		Für Hamburg		F. Altona-Hambg.		An Ordre	
	Schiff	Last	Schiff	Last	Schiff	Last	Schiff	Last	Schiff	Last
Heringe	2	61½	..	.....	1	29	..	....	1	32½
Salz	2	126	1	62	1	64				
Soda	1	19	..	.....	1	19				
Leinöl	1	23	..	.....	..	.....	1	23		
Thran	3	98½	..	.....	1	26	..	....	2	72½
Eisen	63	1898½	27	817½	17	429	1	33	18	619
„ und Diversa	3	81	..	.....	2	60	..	....	1	21
Steinkohlen	367	19810½	51	2051½	23	1253	1	36½	292	16469½
„ und Steine	6	135½	1	24½	..	.....	..	....	5	111
„ u. Eisen	15	915	..	.....	8	693	3	122	4	100
„ „ „ u. Steine	2	133	..	.....	..	.....	..	....	2	133
„ und Steinzeug	2	49	..	.....	..	.....	..	....	2	49
Cementstein	27	518½	..	.....	27	518½				
Schieffer	18	774½	2	79½	13	567½	..	....	3	127½
Kreide	1	27	..	.....	..	.....	..	....	1	27
Steinzeug	1	32½	..	.....	1	32½				
Schießpulver	1	22	..	.....	..	.....	..	....	1	22
Guano	3	53	..	.....	..	.....	..	....	3	53
Kaufmannsgut*)	32	1061½	..	.....	..	.....	..	....	32	1061½
Diversa	1	37½	..	.....	..	.....	1	37½		
Total	551	25877	82	3035	95	3691½	7	252	367	18898½

*) Wahrscheinlich Guana.

Unter diesen Schiffen mögen, außer den für benannte Hamburger Empfänger, noch viele andere für solche bestimmt gewesen sein. Die Ladungen Guano waren es wohl alle, und auch viel Roheisen wurde zuverlässig nur in Altona für fremde Rechnung empfangen.

Für die Bedeutung des Altonaer Geschäftes mit England ist indeß dieser Umstand von keiner Relevanz, die werthvolleren Importe aus der indirecten Schifffahrt über Hamburg sind es, die hier allein in Betracht kommen.

Die ausgehende directe Schifffahrt wurde 1852 von 118 bel. Schiffen zu 3926½ Lst. und 283 unbel. Schiffen zu 18,281½ Lst. unterhalten.

Wie wir früher die Handelsbeziehungen Preußens und Englands mit Dänemark vergleichend zusammenstellten, haben wir es auch speciell hier gethan, um eine Parallele zwischen dem Handel Englands auf Altona und dem Verkehre zu erleichtern, der zwischen dort und

Preußen

stattfindet. Im Jahre 1846 stellte sich dieses Geschäft folgendermaßen:

	Einfuhr.	Ausfuhr.	Total.
Verzehrungsgegenstände	87,212 Ctr.	11,568 Ctr.	98,780 Ctr.
Rohstoffe und Halbfabrikate.	54,116 „	115,044 „	169,160 „
Manufacturwaaren	3,232 „	682 „	3,914 „
Industrie- und Kurzewaaren	8,406	1,424 „	9,830 „
Total.......	152,966 Ctr.	128,718 Ctr.	281,684 Ctr.

Die Einfuhr repräsentirte sonach circa 6,45 %, die Ausfuhr 7,61 % des Gesammtverkehrs in beiden Richtungen.

Weizen, Roggen, Wicken und Sprit waren die wichtigsten Artikel des Importes an Verzehrungsgegenständen und füllten diesen bis auf eine Kleinigkeit aus. Spirituosen, Caffee und Taback bildeten den Haupttheil der Ausfuhr, die in letzterem Artikel wohl kaum mehr so ansehnlich sein dürfte. Wenn die Einfuhr die Ausfuhr auf dieser Seite überwog, so war es umgekehrt in Rohstoffen und Halbfabrikaten. Die werthvollsten aus Preußen und in ansehnlichen Quanten waren Wolle, Kleesaamen, Felle und Zink; den Hauptbestandtheil des Geschäftes auf dort bildeten Indigo, Thran, Baumwolle, Baumwollengarn, Felle und Häute, Stangeneisen und Metall, so daß nicht nur an Masse, sondern auch an Werth, die Ausfuhr die Einfuhr bedeutend überragte. Das Uebergewicht der Einfuhr von Manufacturen und Industrieerzeugnissen gegen die Ausfuhr besserte erst die Bilanz auf preußischer Seite. Den Werth des Gesammtverkehrs könnte man vielleicht auf 6¾ Millionen ℳ Banco schätzen, einschließlich der Einfuhr an Holz, und beträgt er ungefähr 60 % des Englischen. Wir wiederholen aber ganz ausdrücklich unsere mehrfach ausgesprochene Ansicht, daß uns derselbe einer lebhaften Steigerung fähig scheint, namentlich Altona für mittelfeine und grobe Manufacturen einen guten Export-Markt böte, falls die Industriellen sich dem Geschmacke und der Gewohnheit, namentlich der ländlichen Bevölkerung, accomodirten, die sich mannigfach mit dem Gehalte nach schlechterem Fabrikate begnügt, nur weil dabei jene Rücksicht, die wir empfehlen, genommen ist. Nicht minder möchten die preußischen Viehzüchter ihr Interesse wahrnehmen, wenn sie dem Altonaer Markte größere Beachtung schenkten, dem durch die directe Ausfuhr von Schlachtvieh über Tönningen und Ballum bedeutende Zutrift entzogen wird, und wo für reelle Waare jedenfalls bessere Preise als in Preußen zu erzielen sind. Bezweifeln möchten wir aber, daß Altona's Verkehr mit

Preußen in dem Maaße seit 1846 zunahm, wie jener mit anderen Ländern, mindestens in der Einfuhr ist das gewiß nicht geschehen.

Der Transport wird vorzugsweise durch die Berlin-Hamburger Eisenbahn und Elbfahrt vermittelt. Die Importe wie Exporte mit ersterer transitiren unter Verschluß durch Hamburg; eine Verbindung der Bahn mit der Altona-Kieler durch Schienen wurde zwar mehrmals angeregt, dürfte aber noch im weiten Felde sein.

Die Unbedeutendheit des Seeverkehrs mit Preußen haben wir bereits kennen gelernt, ihn repräsentiren in der Einfuhr von 1852, 5 Schiffe von 58½ Last; davon hatten geladen:

An Ordre Roggen	1	von 4	Lst.
Gerste	1	„ 7	„
Lumpen	1	„ 28½	„
und für Altona und Hamburg Diversa	2	„ 19	„

dahin gingen 4 belad. Schiffe v. 98½ Last, 1 unbel. v. 27½ Last, sämmtlich unter fremder Flagge. Flußschiffe kamen ein 129 v. 3282¼ Lst. und liefen aus 414 von 10,223¼ Lst., etwa zur Hälfte unter preuß. Flagge.

Sollte dieses Schriftchen den einen Zweck, den es allerdings hat, erfüllen, nämlich, eine vermehrte Beachtung Altona's Seitens der Commercirenden und Industriellen des Zollverbandes zu bewirken, und geeignete Maaßnahmen in deren Interesse hervorzurufen, so wird hoffentlich die nächste Zeit Stoff zur Schilderung eines belebteren Verkehrs zwischen Altona und Preußen geben, als wie uns die Gegenwart bot.

Oesterreich

wendete ganz neuerdings, wie wir besonders erwähnen, diesem Terrain größere Aufmerksamkeit zu. Ein directer Seeverkehr mit den kaiserlichen Staaten, nach Triest, findet bis jetzt nur ausnahmsweise statt; doch fuhren 1852 mit Ladung nach dort 5 Schiffe von 208 Last. Die Beiladungen für Altona in nach Hamburg bestimmten Schiffen bieten hier das Auskunftsmittel. Auch die directe Flußschifffahrtsbewegung war 1852 nur durch ein nach Böhmen leer ausgehendes sächsisches Schiff repräsentirt. Beiladungen sind auch hier die Aushülfe. Außerdem vermittelt natürlich die Hamburg-Berliner Eisenbahn den Verkehr, der vorzugsweise von und nach Böhmen, und nur wenig nach anderen Theilen der Monarchie geht. In 1846 betrug der Umsatz:

	Einfuhr:	Ausfuhr:	Total:
Verzehrungsgegenstände	149 Ctr.	998 Ctr.	1,147 Ctr.
Rohproducte und Halbfabrikate	16,750 „	1,030 „	17,780 „
Manufacturen	.... „	4 „	4 „
Industriewaaren	4,577 „	.... „	4,577 „
Total	21,476 Ctr.	2,032 Ctr.	23,508 Ctr.

Wolle, Graphit und namentlich Glaswaaren waren die Hauptgegenstände der Einfuhr; unter der Ausfuhr stand Indigo dem Werthe nach obenan, der für den Gesammtumsatz gut 1 Million ℳ Banco betragen mogte, und sonach bei verhältnißmäßig geringem Quantum nicht unansehnlich ist.

Von den übrigen

Kleinen deutschen Staaten

kommt in erster Reihe

Hannover

hinsichtlich seiner Verbindung mit Altona in Betracht. Nur durch die Elbe von einander geschieden, begünstigt die Natur den lebhaftesten ununterbrochenen Verkehr, der einer be-

deutenden Fluß- und Seeschifffahrt Beschäftigung giebt, und ansehnliche Summen auch im Kleinhandel in Umlauf bringt. Altona, wie Hamburg, beziehen vom jenseitigen Elbufer einen großen Theil der Bedürfnisse des täglichen Lebens; so brachten 1852 allein 286 Fahrzeuge von 3042 Last nach Altona Torf und Holz, und desgleichen 604 von 3845 Last Baumaterialien aller Art, während die Zufuhr von Gemüsen, Milch u. dgl. m. eine ständige, für die Consumtion unentbehrliche ist. Die Ueberfahrt von Harburg auch pr. Dampfkraft, unterhält eine leichte und bequeme Verbindung mit dem hintergelegenen Binnenlande. Von Hannöverschen Nordseehäfen kamen 1852 unbeladen 2 Schiffe von 13 Last, beladen 20 Schiffe von 152 Last in den Hafen, nämlich mit:

Artikel:	Total Schiff:	Total Last:	für Hamburg Schiff:	für Hamburg Last:	für Altona-Hbg. Schiff:	für Altona-Hbg. Last:	An Ordre Schiff:	An Ordre Last:
Corinthen......	1	13	.	.	..	....	1	13
Butter	3	23	1	3	.	..	2	20
Gußeisenwaaren	1	4	.	.	1	4	..	..
Diversa	15	111¾	1	4	11	89¾	3	18
Total	20	151¾	2	7	12	93¾	6	51

Nach Hannöverschen Häfen gingen aus beladen 46 Schiffe von 513¾ Last, unbeladen 86 Schiffe von 1300½ Last. Flußschiffe gingen ein 1567 von 12,684 Last, und ab 1555 von 12,802¾ Last. In der Flußschifffahrt war nur die nach und von dem Holsteinischen stärker.

Eine rege Schifffahrtsverbindung unterhält auch mit Altona

Oldenburg.

In der Einfuhr bilden die Erzeugnisse des Ackerbaues und der Viehzucht die Hauptartikel. Oldenburgische Schiffe besuchen aber aus noch einem anderen Grunde Altona. Die Frachtfahrt zur See bildet einen der bedeutendsten Erwerbszweige der Bewohner des Oldenburgischen Küstenlandes, und da der einheimische Handel sie nur ungenügend beschäftigt, besuchen sie Bremen, Hamburg, Altona, auch entlegenere Häfen, um für fremde Rechnung zu fahren. Die oldenburgische Flagge weht auf allen Meeren. Nach Altona kamen 1852 61 Schiffe von 406¾ Last in directer Befrachtung von dort, und vertheilten ihre Ladungen sich wie folgt:

Artikel	Total Schiff	Total Last	Für Altona Schiff	Für Altona Last	Für Hamburg Schiff	Für Hamburg Last	F. Altona-Hambg. Schiff	F. Altona-Hambg. Last	An Ordre Schiff	An Ordre Last
Wein	1	15	..	..	1	15				
Buchweizen	1	3½	..	..	..	..	.	...	1	3½
Schinken	22	107¾	1	4	1	4	1	5	19	94¾
do. u. Wolle.....	1	15	1	15						
Wolle	2	7	..	..	2	7				
Knochen	1	6	1	6						
Diversa	33	252½	..	..	3	12	28	222½	2	18
Total.......	61	406¾	3	25	7	38	29	227½	22	116¼

Nach Oldenburg liefen aus 34 Schiffe von 206¾ Last beladen und 11 Schiffe von 253 Last leer.

Zwischen Altona

Cuxhaven und Helgoland

unterhalten die Fischerfahrzeuge der Niederelbe (s. S. 24 unten) den meisten Verkehr. Es kommen indeß auch andere Frachten vor, eine und die andere, ja die meisten wohl vom sogenannten Segen

des Strandes. Die Helgolander bringen das Product ihrer in Kurzem so berühmt gewordenen Austernbank vorzugsweise nach Altona, und versehen sich dort mit mancherlei Bedarf des täglichen Lebens, Kleidungsstoffen u. s. w. Die in Anhang IV. als Ausfuhr nach England aufgeführten kleinen Quanten Verzehrungsgegenstände gingen vorzugsweise nach jener englischen Insel; neuerer Zeit ist dieser Export ansehnlich gewachsen.
Von Curhaven kamen 1852 unbeladen 35 Schiffe, mit Ladung nach Altona:

	Total		für Altona		für Hamburg		für Alt.-Hbg.		An Ordre	
Artikel	Schiff	Last	Schiff	Last	Schiff	Last	Schiff	Last	Schiff	Last
Thran.........	2	31½	....	....	....	....	....	....	2	31½
Steinkohlen	8	86½	....	....	1	20	....	....	7	66½
Diversa	3	29½	1	12	1	5½	1	12	....	....
Total.......	13	147½	1	12	2	25½	1	12	9	98

Die ausgehende Schiffahrt bestand aus 6 beladenen Schiffen von 53 Last und 7 unbeladenen von 141 Last.

Ansehnlicher war die Schiffahrt von Helgoland. Die Ladungen bestanden schwerlich aus Erzeugnissen jenes Felseneilandes, sondern mogten wohl durch mancherlei nicht vorherzusehende, unerwartete, für den Einen unglückliche, für den Anderen glückliche Ereignisse Eigenthum der Insulaner geworden sein, gleich jenem viel besprochenen ehernen Standbilde des großen Schwedenkönigs, dessen Acquisition Seitens einiger Hamburger und Aufstellung in der protestantischen Stadt wunderbar genug höhere politische Rücksichten, um anderen Glaubensverwandten keinen Anstoß zu geben, verhindert haben sollen. Die Ladungen der angekommenen Schiffe bestanden aus:

	Totol		Für Altona		Für Hamburg		An Ordre	
Artikel	Schiff	Last	Schiff	Last	Schiff	Last	Schiff	Last
Weizen.....	2	28	....	....	....	....	2	28
Heringe	1	13½	....	....	....	....	1	13½
Glas	1	8¾	....	....	....	....	1	8¾
Diversa	38	327¼	1	6	1	9	36	112¼
Total....	42	377½	1	6	1	9	40	362½

11 Schiffe von 129¼ Last liefen leer ein.

Von bedeutenderem Umfange war die ausgehende Schiffahrt; nämlich 53 Schiffe von 502¾ Last in Ladung und 25 von 102¼ Last in Ballast.

Aus

Mecklenburg

kam 1852 nur ein Schiff von 15½ Last in Weizenladung an Ordre und dahin ging eins von 34½ Last. Der Verkehr Altona's nach dort vermittelt sich vorzugsweise per Oberelbe, zu Lande per Fuhre und Hamburg-Berliner Eisenbahn, und ist nicht unbedeutend. Die Flußschiffahrt mit Mecklenburg war durch 12 eingehende Schiffe von 151 Last, und 6 ausgehende von 79½ Last vertreten.

Eine der wichtigeren Parthien des Altonaer Hafenverkehrs bildet die Schiffahrtsbewegung zwischen

Bremen.

Sie wurde 1852 durch 63 Schiffe von 625¼ Last eingehend unterhalten, darunter nur 1 von 80 Last unbeladen. Dahin gingen beladen 19 von 226¾ Last und 3 von 86½ Last leer. 54 eingehende Schiffe von 484½ Last hatten geladen:

Artikel	Total		Für Altona		Für Hamburg		F. Altona-Hambg.		An Ordre	
	Schiff	Last	Schiff	Last	Schiff	Last	Schiff	Last	Schiff	Last
Caffee	5	$43\frac{3}{4}$	5	$43\frac{1}{2}$						
Taback	1	$49\frac{1}{2}$	..	....	..	..	..	....	1	$49\frac{1}{2}$
„ und Häute	2	31	..	....	..	..	2	31		
Roggen	4	$57\frac{1}{2}$	3	$38\frac{1}{2}$	1	19				
Bohnen	1	12	..	....	..	..	..	....	1	12
Speck	1	4	1	4						
Harz	1	14	..	....	..	..	..	....	1	14
Häute	3	50	..	....	..	..	..	....	3	50
Fliesen	9	$53\frac{1}{2}$	7	$44\frac{1}{2}$	..	..	..	....	2	9
Steine	1	10	..	....	1	10				
Bouteillen	3	9	..	....	..	..	1	$3\frac{1}{2}$	2	6
Diversa	23	149	3	17	1	6	11	98	8	28
Total	54	$483\frac{1}{2}$	19	$147\frac{1}{2}$	3	35	14	$132\frac{1}{2}$	18	$168\frac{1}{2}$

Nach

Lübeck

ging 1852 nur ein Seeschiff von 31 Last leer, daher kam keines. Die Wasserstraße per Stecknitz auf der Elbe bietet eine bequemere und dabei begünstigte Verkehrsvermittelung. Elbkähne kamen 1852: 14 von $99\frac{3}{4}$ Last. Schwedisches Eisen bildete einen Theil dieses Transportes.

Der Elbverkehr Altona's erstreckte sich 1852 außerdem nach

Sachsen und den Anhaltinischen Ländern.

Von Sachsen kamen 14 Kähne von $344\frac{1}{4}$ Last; elbaufwärts dahin fuhren 33 von 1020 Last, nach dem Anhaltinischen 8 Kähne von $242\frac{1}{2}$ Last.

Den Gesammtverkehr mit den genannten und anderen kleinen deutschen Staaten, Lübeck und Bremen ausgenommen, in 1846 stellt Anhang IV. in der betreffenden Rubrik dar. Es betrug derselbe

	Einfuhr.	Ausfuhr.	Total.
Verzehrnngsgegenstände	125,946 Ctr.	63,589 Ctr.	189,535 Ctr
Rohstoffe und Halbfabricate	146,372 „	43,896 „	190,268 „
Manufacturwaaren	5,664 „	1,631 „	7,295 „
Industriewaaren	7,462 „	558 „	8,020 „
Total	275,444 Ctr.	119,674 Ctr.	395,118 Ctr.

und repräsentirt die Einfuhr ungefähr 11,22 %, die Ausfuhr 7,08 % des ganzen Geschäftes in jenem Jahre. Unzweifelhaft war aber der Umsatz nicht unbedeutend größer, als ihn unsere Quelle angiebt, indem sie den Eingang im täglichen Grenzverkehre, Feurungs-, Baumaterial und Lebensmittel entweder gar nicht oder doch nur total mangelhaft aufführt, z. B. Brennholz 6 Klafter.

Für die Einfuhr von Verzehrungsgegenständen kommen vorzugsweise die nächstgelegenen deutschen Staaten, namentlich Hannover in Betracht; daher kam alles Salz und die überwiegenden Quantitäten Hopfen und Getreide. Die bedeutenderen Exporte, als Wein, Spirituosen, Colonialwaaren vertheilten sich in einem größeren Umkreise und wurden auch nach mitteldeutschen Ländern verladen. An dem Importe von Rohstoffen und Halbfabricaten waren außer Hannover auch noch Oldenburg, Mecklenburg, Sachsen namhaft betheiligt, und nach letzterem Lande gingen viele und die werthvollsten Exporte dieser Waarengattung, als Farbestoffe, Garn, Felle. Die Ausfuhr in Manufacturen und Industriewaaren verblieb wohl zunächst in den näher gelegenen Ländern; an dem Import derselben fällt die

stärkste Betheiligung auf Sachsen und die Fabrikdistricte des mittleren Deutschland; Leinen importirte indeß ansehnlich auch Hannover, so wie einige hier zu Lande begehrte gröbere Manufacturwaaren. Bau- und Nutzholz kam von der Oberelbe. Alles in Allem darf man den Gesammtumsatz zwischen Altona und den kleineren deutschen Staaten in jenem Jahre auf circa 8 Millionen ℳ Bco. Werth schätzen. Derselbe hatte seitdem unzweifelhaft zugenommen; welchen Einfluß der Beitritt des Steuervereins zum Zollverbande auf diesen Verkehr üben wird, muß die Zukunft lehren; die Natur leistet seinem Aufschwunge jeden Vorschub, und nur künstliche Maaßregeln können ihn lähmen.

Altona's Umsatz mit

Bremen

betrug 1846

	Einfuhr	Ausfuhr	Total
Verzehrungsgegenstände.......	11,307 Ctr.	21,336 Ctr.	32,643 Ctr.
Rohstoffe und Halbfabricate ...	8,665 „	3,990 „	12,655 „
Manufacturwaaren..........	1 „	231 „	232 „
Industriewaaren.............	1,528 „	22 „	1,604 „
Total..............	21,555 Ctr.	25,579 Ctr.	47,134 Ctr.

also circa 0,80 % der Gesammteinfuhr und 1,52 % der Totalausfuhr. Im Werthe stellte sich derselbe aber höher; die Verzehrungsgegenstände, mit Ausnahme eines großen Quantum Salz in der Ausfuhr, gehörten der werthvolleren Gattung an, als Colonialwaaren, Wein u. dgl., ebenso die Artikel der Ausfuhr Altona's in Rohstoffen und Halbfabricaten, und belief sich der Gesammtbetrag des Geschäftes wohl immmerhin auf weit über ½ Millionen ℳ Bco. Einen nur unbedeutenden Verkehr Altona's mit

Lübeck

weisen mindestens die Zahlen unserer Quelle nach, deren Richtigkeit wir auch billig bezweifeln mögten. Darnach hätte der Umsatz betragen:

	Einfuhr	Ausfuhr	Total
Verzehrungsgegenstände.......	....	2552 Ctr.	2552 Ctr.
Rohstoffe und Halbfabricate...	4423 Ctr.	706 „	5129 „
Manufacturen..............	10 „	21 „	31 „
Industriewaaren............	228 „	54 „	282 „
Total.............	4661 Ctr.	3333 Ctr.	7994 Ctr.

in Ein- und Aufuhr kaum 0,02 % des Total, und dazu in Artikeln von verhältnißmäßig geringem Werthe, so daß eine Veranschlagung von 150,000 ℳ Banco reichlich sein mögte. Der Verkehr schien seitdem freilich im Zunehmen. Mit

Portugal

unterhält Altona eine verhältnißmäßig recht lebhafte Verbindung, wenn man beücksichtigt, mit welchen Hemmnissen die portugiesische Regierung durch ihre Schiffahrtsgesetzbung den Verkehr verlegt. Die ausgedehnteren Beziehungen Altona's nach dort datiren indeß erst aus neuerer Zeit. Salz Südfrüchte, Wein, einige Colonialproducte, Gummi und Elfen-

bein sind die Importen; Butter, Fleisch, Branntwein, Felle, Leder, Manufacturen und Industriewaaren bilden die Ausfuhr. 1846 war der Umsatz:

	Einfuhr	Ausfuhr	Total
Verzehrungsgegenstände	9693 Ctr.	1351 Ctr.	11,044 Ctr.
Rohstoffe und Halbfabricate	1082 „	352 „	1,434 „
Manufacturwaaren	....	163 „	163 „
Industriewaaren	....	518 „	518 „
Total	10,755 Ctr.	2384 Ctr.	13,159 Ctr.

zum Werthe von gering 200,000 ℳ Bco. Dieser Handel war seitdem im Aufblühen. In 1852 wurde indeß die Einfuhr lediglich durch die indirecte Schiffahrt vermittelt; nach Portugal unter Nationalflagge gingen beladen 2 Schiffe von 293 Lasten.

Das Geschäft mit

Spanien

ist nur ansehnlich durch die Einfuhr von Südfrüchten und Wein, und die Ausfuhr an Glaswaaren; diese beiden Artikel füllen dasselbe wesentlich aus. In 1846 umfaßte dasselbe in der

	Einfuhr	Ausfuhr	Total
Verzehrungsgegenstände	5174 Ctr.	123 Ctr.	5297 Ctr.
Rohstoffe und Halbfabricate	130 „	326 „	456 „
Manufacturen	....	163 „	163 „
Industriewaaren	13 „	3187 „	3200 „
Total	5317 Ctr.	3759 Ctr.	9076 Ctr.

und mogte, einschließlich des exportirten Holzes, etwa eine gleiche Höhe mit dem Portugiesischen erreichen. Dem Schiffahrtsverkehre ist die spanische Legislation so wenig förderlich wie die portugiesische. Von Spanien kamen 1852: 5 Schiffe beladen von 241 Last mit Wein und Tabackstengeln. Der Wein in 2 Schiffen von 122 Last war für Altona bestimmt; es hatten Tabackstengel 1 Schiff von 32 Last für Altona, 2 von 87 Last an Ordre geladen. In Ballast kam von Spanien 1 Schiff von 30½ Last; dahin gingen 4 Schiffe, von 229 Last sämmtlich beladen, unter fremder Flagge.

Die Verbindung mit

Frankreich

wird zumeist über Hamburg unterhalten. Die werthvolleren Importen bringen die auf dort fahrenden Dampfböte von Havre; in neuerer Zeit wird sie durch die Eisenbahnen noch mehr erleichtert, welche den Dampfböten eine gefährliche Concurrenz bereiten. Wein, Krapp, andere Farbestoffe, Baumwollengarn, Felle, Manufactur- und Industriewaaren bildeten 1846, wenn auch nicht so zahlreiche, doch werthvolle Impote. Rappsaat, Kupfer, Felle und Leinen standen obenan im Export. Das Total betrug:

	Einfuhr	Ausfuhr	Total
Verzehrungsgegenstände	22,259 Ctr.	....	22,259 Ctr.
Rohstoffe und Halbfabricate	5,370 „	2017 Ctr.	7,801 „
Mannfacturen	249 „	598 „	847 „
Industriewaaren	1,257 „	490 „	1,747 „
Total	29,495 Ctr.	3159 Ctr.	32,654 Ctr.

zum ungefähren Werthe von 600,000 ℳ Banco.

In directer Ladung lief 1852 nur ein Getreideschiff mit Roggen von 37 Last ein, und dahin ging gleichfalls nur 1 von 31 Last. Auch der Seeverkehr mit Frankreich leidet

bekanntlich durch die dortige Legislation, die ohne ihren Zweck, Hebung der einheimischen Marine, zu erreichen die nationalen Schiffe privilegirt.

Beträchtlicher ist Altona's Handel mit

Holland.

In der Einfuhr umfaßte er 1846 bedeutende Quanten Caffee, Thee, Zucker, Taback, Käse, Baumaterial und Thon- und Töpferwaaren; die Ausfuhr bestand vorzugsweise in Getreide, Chemicalien, Rappsaat, Fellen und einigen Industrieartikeln, im Gesammtwerth von circa 800,000 ℔ Bano. Das Quantum betrug:

	Einfuhr	Ausfuhr	Total
Verzehrungsgegenstände.......	11,145 Ctr.	40,320 Ctr.	51,465 Ctr.
Rohstoffe und Halbfabricate...	24,661 „	12,909 „	37,570 „
Manufacturwaaren	13 „	2 „	15 „
Industriewaaren.............	4,991 „	271 „	5,262 „
Total	40,810 Ctr.	53,502 Ctr.	94,312 Ctr.

also eingehend ungefähr 1,73 und ausgehend 3,20 % des Gesammtverkehrs.

Der Transport geschieht wohl ausnahmslos auf dem Wasserwege und vielfach über Hamburg auch pr. Dampfschiff. 1852 kamen direct in den Altonaer Hafen 18 beladene Schiffe von 341 Last, mit nachverzeichneten Ladungen, die sich vertheilten:

Artikel	Total		Für Altona		Für Hamburg		F.Altona-Hambg.		An Ordre	
	Schiff	Last	Schiff	Last	Schiff	Last	Schiff	Last	Schiff	Last
Caffee..........	1	15	1	15						
Zucker..........	1	15	..	..	..	...	..	..	1	15
Cichorienwurzel....	3	57	..	..	..	...	..	..	3	57
Lindenbäume	1	16	..	..	..	...	..	..	1	16
Stuhlrohr	1	60	..	..	1	60				
Borke..........	6	101	2	32	2	32	..	..	2	37
Krüge..........	1	14	..	..	..	...	..	..	1	14
Diversa	4	63	..	..	1	12	2	31	1	20
Total.......	18	341	3	47	4	104	2	31	9	159

Nach holländischen Häfen gingen in demselben Jahre 3 beladene Schiffe von 67½ Last, leer 3 von 107½ Last.

Nach

Belgien

fand 1846 eine ansehnliche Ausfuhr von Getreide, Rappsaat statt, und gingen dagegen fast nur einige Eisen- und Industriewaaren ein. Der Umsatz betrug:

	Einfuhr	Ausfuhr	Total
Verzehrungsgegenstände	.... Ctr.	34,596 Ctr.	34,596 Ctr.
Rohstoffe und Halbfabrikate.	1,400 „	6,795 „	8,195 „
Manufacturen	10 „	.... „	10 „
Industriewaaren............	827 „	4 „	831 „
Total	2,237 Ctr.	41,395 Ctr.	43,682 Ctr.

zu einem ungefähren Werthe von 375,000 ℔ Banco. Das Geschäft in Eisenwaaren ist

seitdem gestiegen. Schiffe direct in den Altonaer Hafen kamen 1852 aus Belgien nicht; dahin gingen beladen 5 von 139 Last. Das Geschäft mit

Italien

beschränkte sich 1846 in der Einfuhr auf wenige Artikel: Südfrüchte, Seide, Hanf, Stahl; in der Ausfuhr auf Wollengarn und rohe Felle. Es betrug

	Einfuhr	Ausfuhr	Total
Verzehrungsgegenstände	3,073 Ctr.	..... Ctr.	3,073 Ctr.
Rohstoffe und Halbfabrikate.	602 „	828 „	1,430 „
Manufacturen...........	3 „	..... „	3 „
Industriewaaren..........	13 „	..... „	13 „
Total	3,691 Ctr.	828 Ctr.	4,519 Ctr.

zum ungefähren Werthe von 250,000 ℛ Banco.

1852 kam direct von Messina 1 Schiff von 41 Last mit Südfrüchten für Altonaer Rechnung an die Stadt. Beladen gingen nach Sicilien 1 von 38½ Last und nach Triest 5 von 208 Last. Für die Einfuhr waren die Beiladungen von Bedeutung.

Außer in Manufacturwaaren und Garnen fand mit der

Schweiz

nur ein geringer Verkehr statt: er umfaßte in der

	Einfuhr	Ausfuhr	Total
Verzehrungsgegenstände	... Ctr.	34 Ctr.	34 Ctr.
Rohstoffe und Halbfabrikate	1 „	458 „	459 „
Manufacturwaaren	136 „	... „	136 „
Total	137 Ctr.	492 Ctr.	629 Ctr.

zum Betrage von etwa 120.000 ℛ Banco, indem er theurere Artikel begriff.

Das ganze Geschäft in 1846 mit

Griechenland

bestand in der Einfuhr von 277 Ctr. Corinthen, im ungefähren Werthe von 4500 ℛ Banco, und jenes mit der

Türkei

in der Ausfuhr von 500 Ctr. Leinen und 6 Ctr. Glaswaaren, zum Belauf von circa 75,000 ℛ Banco.

Im Verkehre mit

Rußland

überwog 1846 die Einfuhr die Ausfuhr bei Weitem. Das Verhältniß war:

	Einfuhr	Ausfuhr	Total
Verzehrungsgegenstände	5252 Ctr.	340 Ctr.	5592 Ctr.
Rohstoffe und Halbfabrikate......	7298 „	910 „	8208 „
Manufacturwaaren	1000 „	... „	1000 „
Industriewaaren	173 „	4 „	177 „
Total	13,723 Ctr.	1254 Ctr.	14,977 Ctr.

Außer Holz bestand die Einfuhr wesentlich in Taback, Roggen, Pottasche, Leinsaamen, Thran, Talg, Hanf, Heede, Flachs, Fellen, Segeltuch und neuem Tauwerk. Die Ausfuhr in Wollengarn und Cedernholz, beides zum ungefähren Werthe von 350,000 ℛ Bco.

In den Altonaer Hafen kamen 1852 direct mit Ladung 9 Schiffe von 495½ Last, nämlich:

Artikel	Total		V. Archangel		V. der Ostsee		Von Odessa		Für Altona		F. Alt.-Hbg.		An Ordre	
	Sch.	Last	Sch.	Last	Sch.	Last	Sch.	Last	Sch.	Last	Sch.	Last	Sch.	Last
Roggen	6	246	3	145½	3	99½	..	....	..	....	1	34	5	211
Gerste	1	170½	..	....	..	....	1	170½	..	....	..	..	1	170½
Semen cynae...	1	42½	..	....	1	42½	..	....	1	42½				
Leinsaat	1	37½	..	....	1	37½	..	....	..	....	..	..	1	37½
Total......	9	495½	3	145½	5	179½	1	170½	1	42½	1	34	7	419

In demselben Jahre gingen nach Archangel 3 Schiffe von 136 Last beladen und 8 Schiffe von 538 Last unbeladen, nach Russischen Ostseehäfen 6 von 215 Last beladen, unbeladen 3 von 118 Last.

Es bleibt uns nur noch über, einen Blick auch auf Altona's Verbindung mit

Transatlantischen Ländern

zu werfen. Sie zerfallen in die directe und indirecte. Letztere ist nicht unbedeutend, sie ließe sich auch ungefähr in Zahlen darstellen, wenn man ihrer Ermittelungen besonderes Augenmerk zuwendete. So war z. B. fast das ganze im Jahre 1852 direct importirte ansehnliche Quantum Thee eine Beiladung in auf Hamburg bestimmten Schiffe.

Betrachten wir zunächst diesen Verkehr im Jahre 1846, so erstreckte derselbe sich über alle Theile Amerika's und nahm in Verzehrungsgegenständen und Manufacturen die fünfte Stelle ein, in Rohstoffen, Halbfabrikaten und Industriewaaren die sechste.

	Einfuhr	Ausfuhr	Total
Verzehrungsgegenstände	123,927 Ctr.	64,425 Ctr.	188,352 Ctr.
Rohstoffe und Halbfabrikate.	99,922 „	21,726 „	121,648 „
Manufacturen	.... „	2,348 „	2,348 „
Industriewaaren	5 „	6,012 „	6,017 „
Total	223,854 Ctr.	94,511 Ctr.	318,365 Ctr.

Caffee, Zucker, Taback, Cigarren, Cacao, Reis, Farbehölzer, Pottasche, Salpeter, Thran, Häute, waren die werthvollsten Gegenstände des Importes, den Export ergaben Fleisch, Spirituosen, Butter, Salz, Schiffsbrod, Bauholz, Steine, Steinkohlen, Manufacturen und Industriewaaren. Der Werth der Einfuhr war bei Weitem überwiegend und läßt sich der des ganzen Verkehrs auf gut 7¼ Millionen Mark Banco anschlagen, eine gewiß nicht unerhebliche Summe, während das Centnergewicht in der Einfuhr 9,40 % in der Ausfuhr 5,06 % repräsentirt. Der Umfang dieses Geschäftes giebt den vollsten Beweis für die Regsamkeit des Altonaer Handelsstandes, die hier einer Thätigkeit sich zuwendete, mit welcher gewiß das Wohl der deutschen Industrie so eng verwachsen ist. Und trotz der bedauerlichen Kriegsereignisse, die leider auch die Verlegung eines bedeutenden in transatlantischen Geschäften betheiligten Hauses von Altona nach Hamburg zur Folge hatten, (das indeß meist noch über Altona importirt), ist dieser Handelszweig seitdem stets gewachsen; die Werthsumme der direct an Altona gebrachten transatlantischen Ladungen hob sich folgendermaßen:

1846.....4,566,800 ℳ Bco.
1847.....4,815,470 „ „
1848.....2,861,541 „ „
1849.....3,876,860 „ „
1850.....6,380,140 „ „
1851.....3,939,740 „ „
1852.....5,376,740 „ „

also in sechs Jahren fast um 18 %, sobald man die Schwankungen der Kriegsperiode unberücksichtigt läßt. Noch anschaulicher wird dieses Resultat durch einen Vergleich der Zahlen des Anhanges IV mit denen im Anhang III, sobald man sich hinzudenkt, daß unsere Uebersichten für 1852 keine Waaren an Ordre aufführen. Nur allein die directen Importe für benannte Empfänger in Altona betrugen 1,477,520 ℳ Bco. an Werth; wesentlich sind solche gewiß auch an dem Werthe der Güter an Ordre, zum Belaufe von 2,195,640 ℳ Bco. betheiligt, und bleiben außerdem noch die großen Beiladungen zu veranschlagen, die nach Altona über Hamburg ihren Weg finden.

Anhang V A detaillirt diesen Verkehr Altona's, der in der eingehenden Schifffahrt 54 Schiffe von 5076½ Last, in der ausgehenden 56 van 5730 Last beschäftigte.

Dem Werthe nach vertheilten sich die aus den verschiedenen Amerikanischen Staaten in obigen Schiffen direct an Altona gebrachten Ladungen folgendermaßen:

	Total	Für Altona	Für Hamburg	An Ordre
Von Amerikas Westküste	99,290 ℳ Bco.	44,500 ℳ Bco.	....	54,790 ℳ Bco.
„ Brasilien	2,596,220 „	815,500 „	265,780 ℳ Bco.	1,514,940 „
„ Venezuela	1,451,500 „	140,870 „	975,620 „	335,010 „
„ St. Thomas und Portorico	164,990 „	164,990 „		
„ Haiti	18,410 „	....	18,410 „	
„ Cuba	159,600 „	121,770 „	37,830 „	
„ Mexicos Ostküste	36,710 „	12,590 „	10,050 „	14,070 „
„ Newfoundland	189,130 „	....	....	189,130 „
„ Buenos Ayres und Montevideo	494,240 „	130,160 „	278,930 „	85,150 „
Total	5,210,090 ℳ Bco.	1,430,380 ℳ Bco.	1,586,620 ℳ Bco.	2,193,090 ℳ Bco.

Mit

Asien

unterhielt Altona 1852 seine commercielle Verbindung lediglich über Hamburg und nannten wir bereits die bedeutendste Beiladung von dort: Thee. Direct dorthin, nach Sincapore, ging ein Schiff von 147½ Last. Schon 1846 war dieser Verkehr nicht etwa geringfügig und betrug:

	Einfuhr	Ausfuhr	Total
Verzehrungsgegenstände	12,023 Ctr.	615 Ctr.	12,638 Ctr.
Rohstoffe und Halbfabricate	4,833 „	44 „	4,877 „
Manufacturwaaren	....	3 „	3 „
Industrieartikel	11 „	901 „	912 „
Total	16,867 Ctr.	1563 Ctr.	18,430 Ctr.

Die Einfuhr bestand fast ausschließlich in werthvolleren Producten, als Thee, Zucker, Pfeffer, Farbeholz, u. s. w. und betrug nebst der Ausfuhr über 300,000 ℳ Bco. Werth.

Unbedeutender war der Verkehr 1846 mit

Afrika

er umfaßte in

	Einfuhr	Ausfuhr	Total
Verzehrungsgegenständen	....	925 Ctr.	925 Ctr.
Rohstoffen	7330 Ctr.	....	7330 „
Manufacturen	....	20 „	20 „
Total	7330 Ctr.	945 Ctr.	8275 Ctr.

zum Betrage von circa 80,000 ℳ Bco.

Im Jahre 1852 kamen in directer Ladung von

Africa's Westküste........ 2 Schiffe von 154½ Last. Werth der Ladung circa 115,830 ℳ Bco.
den Azoren .... 2 „ „ 79 „ „ „ „ „ 50,820 „ „

Die ersteren hatten für Hamburg (Generalconsul Oswald) geladen, von dem Betrage der letzteren Ladungen kamen auf Altona 47,140 ℔ Bco., auf Hamburg 1130 ℔ Bco. und an Ordre 2550 ℔ Bco.; sie bestanden in Wein, Sumac, Korb- und Strohwaaren, Palmöl, Elephantenzähnen und Nelken. 3 Schiffe von 196 Last gingen nach jenem Welttheil.

Mit

Australien

hatte Altona bis 1852 keine directe Verbindung.

Wir haben auf Grundlage des Anhanges IV. diesen Versuch gemacht, das Geschäft Altona's im Jahre 1846 ungefähr zu veranschaulichen. Es hätte demnach dasselbe in Centnergewicht (ausschließlich Bauholz u. s. w.) betragen:

In der Einfuhr	In der Ausfuhr	Im Total
Ctr. 2,371,098.	Ctr. 1,690,891.	Ctr. 4,061,989

und wurde von uns auf circa 85 bis 86 Millionen ℔ Banco (ca. 57,300,000 Rbthlr. oder 43,000,000 ₰ pr. Ct.) geschätzt. Ob in Betracht dieser ansehnlichen Summe, die Alles in Allem sicherlich unter dem wahren Betrage steht, Altona eine bedeutende Handelsstadt genannt werden dürfe oder müsse, die Frage scheint uns nur mit Ja sich richtig zu beantworten, und stützen wir unsere Ansicht mit dem schlagenden Beweise aus dem

Import Stettin's 1852,	Werth	13,447,000 ₰ Pr. Court.
Export "	" "	7,666,200 " " "
	Total-Werth	21,113,200 ₰ Pr. Court.

Stettin hält man aber doch allgemein für Preußen's ersten Seeplatz, und dessen Geschäft in neuester Zeit erreicht nicht mal den Betrag des Verkehrs zwischen nur Altona (excl. St. Pauli) und Hamburg, von ca. 32,000,000 Pr. Thlr., fällt dermaßen weg neben dem Altona's schon vor Jahren, deren Verlauf bis heute nur ein ständiges und stätes Steigen und Erblühen desselben aufweiset.

Zu welcher Größe und Bedeutung es seitdem angewachsen, läßt sich leider bei dem gänzlichen Mangel von Material zur Aufmachung der Ausfuhr und auch der Lückenhaftigkeit der Quellen für Ermittelung der Einfuhr in 1852, nicht feststellen; wir mußten auf eine mehr als annähernde Vollkommmenheit unseres Versuches in Anhang II. und III. verzichten, und uns begnügen durch Herstellung der ungefähren Summe der Einfuhr und Angabe des Totals der Ausfuhr nur nach Hamburg, einen folgerechten Schluß auf die im Gesammtverkehr Altona's beschäftigte Summe, durch eine erlaubte Conjectur, zu ermöglichen. Mit eben diesen Zahlen wollen wir uns noch in Kürze beschäftigen, um jede Einrede gegen ihre beweisende Kraft zu beseitigen.

Hinsichtlich der Summe des Verkehrs mit Hamburg wurde das Nöthige bereits bemerkt, und deuteten wir den ungefähren Abzug an, den selbige erleidet, um allein für Altona Geltung zu haben. Zu der Valuta der directen, d. h. der ohne Berührung einer anderen Zolllinie unmittelbar nach Altona auf Land- und Wasserwegen, oder über Hamburg als Beiladung an Altonaer Adressaten, gelangten Einfuhr, von uns geschätzt auf 20,357,482 ℔ Bco. (ca. 12,571,300 Rbthlr. oder 10,244,000 ₰ Pr. Ct.), bedarf es jedoch eines Commentars Behufs des Nachweises, daß sie zu niedrig sei.

Sie ist es, einmal schon, weil, wie im Vorwort angedeutet, wir ausnahmslos unsere Veranschlagungen nur nach dem niedrigsten Gewicht und Werth machten. Sie ist es ferner, weil, was uns hoffentlich Niemand schwer zur Last wird legen wollen, unserer Aufmerksamkeit bei Excerpirung der Hamb.-Alt. Einfuhrliste, von den vielen tausend Positionen

darin, die eine oder die andere entgangen ist, welche an eine Altonaer Adresse lautete, wie wir das hinsichtlich der Artikel grober Eisenwaaren, Lumpen und Felle ganz bestimmt wissen, während wir umgekehrt zuverlässig keinen Hamburger Import auf Altona's Conto übertrugen, auch keinen für Altonaer, die in Hamburg ihr Comtoir haben. Dadurch vergrößert sich diese Valuta um noch eine ungewisse Summe mehr, und weiter eine dritte, die jedenfalls ansehnlicher ist.

Die Einfuhrliste läßt nämlich eine gewisse Gattung Güter außer Betracht, die, so gut wie andere, Handelsartikel sind, und diesen Character auch nicht dadurch verlieren können, daß sie gleich allen übrigen mehr oder minder zum Platzconsum gehören. Wir nennen die Artikel: Schlachtvieh, den Ertrag der Fischerei in Elbe und Nordsee, Bauholz, Bretter, einzelne Baumaterialien, Felssteine, Torf, Brennholz, Obst, Gemüse, den Betrag des kleineren Marktverkehrs, Bücher u. dgl. m. Der Werth des Schlachtviehes vom Altonaer Markt allein aber wird auf vier Millionen ℳ Bco. jährlich geschätzt. 1852 gingen ferner für 12,000 ℳ Bco. Austern, 135,000 ℳ Bco. frischer Gemüse und Obst und für 51,900 ℳ Bco Blutegel nach Hamburg, deren Einfuhr doch der Ausfuhr vorangehen mußte, ohne daß unsere Quelle ihrer erwähnt, so wenig wie derjenigen von großen Quantitäten Holz pr. Altona-Kieler Eisenbahn, von der Oberelbe und von Norwegen für Altonaer Rechnung, über deren Werth jeder Zahlennachweis fehlt, gleicherweise wie von demjenigen der Ladungen folgender Schiffe:

604	Schiffen von	3845	Last	von der Niederelbe mit Baumaterialien und Diversa.
147	„ „	$1241\frac{3}{4}$	„	von der Oste mit Torf und Holz.
139	„ „	$1800\frac{1}{4}$	„	von Ostfriesland mit „ „ „
515	„ „	3311	„	aus See mit Fischen.
27	„ „	115	„	v. Helgoland „ „
1432	Schiffen von	10813	Last	mit obigen Ladungen.

Diese und noch andere, dazu sehr ansehnliche, als die Einfuhren pr. Post und Landfuhre, die unser Anhang III unter den Importen Altona's wegen mangelnden Nachweises nicht aufführen konnte, muß man denselben noch hinzurechnen, und darf sie, gewiß nicht zu hoch, auf 5 Millionen ℳ Banco veranschlagen, während auf einen noch viel größeren Betrag die Güter an Ordre sich belaufen, welche wir selbstverständlich ebensowenig verzeichnen konnten.

In welchem Umfange die Importen für Altona an Ordre gehen, lehrt unser Anhang IV. Fast 40 % der transatlantischen Einfnhr, für 2,195,640 ℳ Banco Werth, und sogar nahe an 75 % des Lastengehaltes der Schiffe aus Europäischen Häfen, waren für unbekannte Empfänger bestimmt, und mag es immerhin sein, daß sehr oft Hamburger Kaufleute den Altonaer Hafen benutzen, um das Geheimniß ihres Geschäftes besser zu verdecken, als das bei dem Hamburger Zoll möglich ist, so verbleiben doch zweifelsohne die meisten jener Güter in Altona und kommen der dortigen Einfuhrvaluta zu Gute, die sich aber noch mehr erhöht, durch die nach dort an Ordre bestimmten Beiladungen aus Hamburg. Gewiß die meisten Pöste unseres Anhanges III würden höher lauten, falls dazu der richtige Aufschlag für diese Waaren an unbenannte Empfänger käme. Nur hinsichtlich des einen Artikels Sprit schätzen wir den Werth des Importes an Altonaer Ordre auf 120,000 ℳ Banco, und gewiß nicht steht dieser Fall vereinzelt da, macht er eine Ausnahme, wie ersichtlich aus dem Umstande wird, daß von Waaren, die nicht etwa Altonaer Fabricat, mehr allein nach Hamburg aus-, wie überhaupt eingeführt wurde. Wir stellen, indem wir Artikel wie Guano, der unbedingt als Hamburger Gut nach Altona einging, so wie notorische Einfuhren von St. Pauli, als Fleisch, Spirituosen, sofort ausscheiden,

die hauptsächlichsten Differenzen in runden Summen hier zusammen; manche mögen sich theilweise durch das erklären lassen, was vom Guano gilt, immer und allgemein ist das unmöglich, weil das Mehr den Betrag der Altonaer Beiladungen für Hamburg übersteigt, sondern bleibt lediglich die Annahme über, daß Altona's wirkliche Einfuhren, unter Hinzurechnung jener au Ordre, weit die Summe übersteigen würden, die wir in Anhang III berechneten.

Artikel.	Plus d. Ausfuhr in Bco.-ℳ	Artikel.	Plus d. Ausfuhr in Bco.-ℳ	Artikel.	Plus d. Ausfuhr in Bco.-ℳ
Caffee............	860,000	Saflor	2,000	Lumpen	127,000
Cognac............	10,000	Krapp	6,000	Borsten	5,000
Gerste............	123,000	Gummi elasticum ..	4,000	Schwein- u. Kuhhaar.	24,000
Buchweizen	19,000	Lakritzen	4,000	Eiderdunen	2,000
Hafer	73,000	Salpeter	5,000	Häute u. Felle	885,000
Wicken	8,600	Schwefel	500	Leimleder	18,000
Erbsen	181,000	Kali, chromsaures ..	3,000	Därme	10,000
Bohnen	128,000	Rappsaat	52,000	Elephantenzähne ...	7,600
Amidam	23,000	Leinsaat	19,000	Perlmutter........	50,000
Graupen u. Grütze ..	22,000	Palmöl	167,000	Hörner	18,000
Schiffsbrod........	177,000	Cocusöl	67,000	Hornabfall........	1,800
Sardellen	4,600	Rüböl	46,000	Knochenschaum	2,870
Anschovis	1,400	Thran	562,000	Roheisen	96,000
Trockene Fische	58,000	Wachs	78,000	Kupfer	256,000
Butter	1,220,000	Pflanzen	29,000	Blei	18,000
Schmalz...........	229,000	Seegras..........	3,990	Wismuth	15,300
Honig	8,000	Flachs	8,000	Kupferez	18,000
Farbeholz	66,000	Shuddywolle	4,000	Steinkohlen	922,000
Terra catechu	15,000	Altes Tauwerk	12,000	Fliesen	70,000

Diese Summe des Mehr in Ausfuhr von Altona nur nach Hamburg beträgt schon 7,460,660 ℳ Bco.; aber sie reicht bei Weitem noch nicht, um zu einer annähernd richtigen Conjectur über Altona's Import an Ordre zu gelangen. Denn möge auch eine ganze Hälfte des Altonaer Geschäftes sich nur auf dem Wege von und nach Hamburg bewegen, so bleibt doch immer noch mal so viel Ausfuhr nach anderswo neben dem Platzverbrauch zu bestreiten, und so kann, wer weiß wie viel Hamburger Eigenthum, unter der obigen Summe verborgen sein, wir müssen die Werthsumme von Altona's directer Einfuhr weit höher annehmen, wie in Anhang III geschehen, um uns sowohl dieses Plus der Ausfuhr als die Erscheinung zu erklären, daß noch häufiger Totaleinfuhr und Ausfuhr nur nach der Nachbarstadt, balanciren, Lagerbestand und Platzconsum somit ein Räthsel wären, wenn unsere Berechnung von etwas über 20 Millionen ℳ Bco., als Werth der directen Importen, richtig wäre. Daß sie es nicht ist, wollen wir hier aber nicht behaupten, sondern Anhang V., so wie die Thatsache der Importation an Ordre über Hamburg, stehen unserer Ansicht beweisend zu Seite, und geben der Conjectur einen Anhalt, daß einschließlich des Werthes jener oberwähnten Artikel, welche die Hamburg-Altonaer Einfuhrliste nicht aufnimmt, das Minimum der directen Einfuhr Altona's auf 30 Millionen ℳ Bco., im Total aber, nach Hinzurechnung der um ca. 20 pCt. moderirten Einfuhr von Hamburg auf 60 Millionen ℳ Bco. (40 Millionen Rbthlr., ca. 30 Millionen Pr. Thlr.) zu veranschlagen sein mögte, ohne damit zu übertreiben. Wir glauben, mit dieser Ausführung unsere schon ausgesprochene Meinung gerechtfertigt zu haben, daß im Waaren-Import und Export Altona's jährlich eine Summe von mindestens 120,000,000 ℳ Bco. beschäftigt sei. Und mit einem solchen Geschäfte, das, wenn nicht Hamburg so dicht bei gelegen,

die Augen von ferner Welt längst auf Altona gezogen hätte, sollte es ohne alle Bedeutung sein? nicht selbstständig? mit einem Geschäfte, das umfangreicher ist, wie der ganze Handel des eigentlichen Königreichs Dänemark und Herzogthums Schleswig, der in Ein- und Ausfuhr 1851 nur betrug 55,210,000 Rbthlr. Dem Auslande könnte Altona ganz gleichgültig sein? Wir meinen anders; und wollen, um Altona's commercielle Wichtigkeit zu veranschaulichen, schließlich einen Vergleich zwischen dem Betrage der Einfuhr solcher Artikel in Hamburg, Altona, Bremen und Stettin anstellen, von denen ersteres für über 1 Million ℔ Bco. importirt, indem wir für Altona nur die jedenfalls zu niedrigen, von uns in Anhang III. ermittelten Beträge annehmen, ohne sie jedoch auch um die auf St. Pauli fallenden ca. 19 % zu vermindern, zumal von nur ganz wenigen dieser Artikel, geringe Quanten daselbst verblieben sein dürften.

Artikel.	Hamburg		Altona		Bremen		Stettin		Total	
	Bco. ℔	%	Bco. ℔	%	Bco. ℔.	%	Bco. ℔.	%	Bco. ℔.	%
Caffee	19,263,210	72,25	2,605,950	9,77	3,502,890	13,13	1,295,200	4,85	26,667,250	100
Thee	1,842,440	72,22	407,870	15,99	300,790	11,79	....	....	2,551,100	100
Rohzucker	5,723,140	61,35	1,041,220	11,14	2,477,950	26,40	104,000	1,11	9,346,310	100
Raffinaden	1,594,450	84,34	209,370	11,08	82,090	4,34	4,520	0,24	1,890,430	100
Taback	6,769,180	29,04	1,360,070	5,83	15,167,300	65,08	9,300	0,05	23 305,850	100
Cigarren	2,871,320	96,65	99,520	3,35	....	....	....	....	2,970,840	100
Reis	1,700,380	38,65	130,980	4,31	1,480,270	34,72	952,000	22,32	4,263,630	100
Rosinen	1,083,050	71,90	73,700	4,89	125,480	8,59	220,000	14,62	1,505,010	100
Corinthen	1,323,830	78,76	57,220	3,40	132,330	7,42	176,000	10,42	1,688,350	100
Wein	2,970,360	50,73	98,920	11,93	1,337,200	22,83	850,000	14,51	5,856,480	100
Kartoffelspriet	1,171,010	63,62	375,010	20,38	294,224	16	....	....	1,840,234	100
Weizen	4,597,520	63,78	371,000	19,02	1,238,800	17,18	1,500	0,02	7,208,820	100
Roggen	1,637,700	30,70	400,280	7,51	2,026,380	37,99	1,269,500	23,80	5,333,860	100
Gerste	1,625,600	75,20	285,030	13,18	251,200	11,62	....	....	2,161,830	100
Gesalzenes Schweinefleisch	2,930,010	96,41	108,508	3,56	8,930	0,03	....	....	3,047,448	100
Butter	5,487,310	73,60	1,002,440	13,13	1,109,330	13,23	34,000	0,04	7,633,080	100
Indigo	5,140,580	72,64	1,104,570	15,60	832,450	11,76	....	....	7,077,600	100
Kleesaat	3,866,810	91,98	283,640	7,00	35,800	1,00	8,200	0,02	4,194,450	100
Rüböl	2,216,710	78,63	320,170	11,36	282,300	10,01	....	....	2,819,180	100
Thran	1,720,610	41,65	514,820	14,13	653,500	18,0	955,580	26,22	3,644,510	100
Wolle	15,555,280	83,01	2,320,160	12,39	282,000	1,50	580,000	3,10	18,737,440	100
Seide	2,209,980	76,58	680,870	23,33	26,600	0,09	....	....	2,917,450	100
Baumwolle	11,823,560	73,51	1,570,580	9,77	2,685,960	16,70	2,500	0,02	16,082,600	100
Twist	23,497,390	77,33	6,574,780	21,64	312,400	1,03	....	....	30,384,570	100
Wollengarn	11,723,510	77,90	3,060,950	20,34	265,800	1,76	....	....	15,050,260	100
Leinengarn	8,256,840	66,98	3,082,980	27,02	70,800	0,6	....	....	11,409,620	100
Lumpen	1,080,600	84,59	88,510	7,10	106,000	8,31	....	....	1,975,110	100
Felle und Häute	9,265,340	71,42	1,989,940	15,34	1,317,900	10,16	400,000	3,08	12,373,180	100
Leder	1,545,440	73,50	390,780	16,32	95,150	4,0	148,000	6,18	2,294,200	100
Stangeneisen	1,760,270	54,91	359,930	11,30	487,570	15,62	579,000	18,17	3,186,200	100
Kupfer	2,108,010	46,89	116,265	2,59	70,750	1,59	2,200,000	48,93	4,495,025	100
Zink	3,025,720	87,66	425,940	12,32	6,350	0,02	....	....	3,458,010	100
Kupfererz	1,112,830	100	....	....	....	....	....	....	1,112,830	100
Steinkohlen	3,718,680	84,53	173,010	4,00	104,300	2,37	400,000	9,10	4,395,990	100
Seid. u. halbseidene Waaren	10,641,330	84,73	310,140	2,47	1,607,150	12,80	....	....	12,558,620	100
Woll. u. halbwollen. Waaren	22,400,060	70,55	2,199,530	6,97	7,135,700	22,48	....	....	31,735,290	100
Baumwollenwaaren	23,709,220	75,93	1,689,460	5,41	5,826,500	18,66	....	....	31,225,180	100
Diverse Manufacturwaaren	10,526,550	61,39	2,116,960	12,34	4,504,400	26,27	....	....	17,147,910	100
Leinen, Halbleinen u. dgl.	10,104,310	73,15	1,548,330	11,15	2,174,700	15,66	60,000	0,04	13,887,340	100
Papier	1,095,850	72,71	145,880	9,68	245,400	16,28	20,000	1,33	1,507,130	100
Glaswaaren	2,656,820	68,38	522,520	13,44	651,300	17,02	45,200	1,16	3,885,840	100
Eisen- u. Stahlwaaren	5,097,280	64,54	890,260	11,29	1,522,660	19,29	385,000	4,88	7,895,200	100
Maschinen	3,139,120	91,52	165,720	4,86	124,100	3,62	....	....	3,428,940	100
Kurze Waaren	3,884,580	59,65	822,810	12,63	1,805,100	27,72	....	....	6,512,490	100

An diesem bedeutenden Import ist Stettin*) nur mit 214,21 %, Altona schon mit 480,26 %, Bremen mit 580,07 %, Hamburg endlich mit 3125,46 % betheiligt. Und Stettin würde noch mehr zurückstehen, wenn nicht die zufällige Einfuhr großer Quanten Eisenbahnschienen z. B. seinen Bezug an Eisenwaaren 1852 temporair vergrößert hätte. Ein für alle Mal sind ja auch unsere Annahmen von Altona's Einfuhr positiv zu niedrig; wir zeigten das an der Uebersicht der Differenzen zwischen der Totaleinfuhr Altona's und seiner Ausfuhr nur nach Hamburg. Rechnet man bei einzelnen Artikeln nur das Mehr dieser jener zu Gute, so stellten einige Hauptbranchen des Stettiner Geschäftes 1852 sich zu den gleichen Altona's wie folgt:

Artikel.	Altona.		Stettin.
	Totaleinfuhr	Ausf. nach Hamb.	Einfuhr.
Roheisen	119,356 Ctr.	159,272 Ctr.	347,131 Ctr.
Stangeneisen	63,788 „		107,758 „
Farbehölzer	55,586 „		44,228 „
Guano	9 „	64,889 „	36,402 „
Heringe	21,210 „		387,350 „
Leinsaat	1,299 „	4,450 „	75,060 „
Baumöl	3,948 „		24,131 „
Cocus- und Palmöl	11,338 „	17,353 „	94,659 „
Reis	13,589 „		126,223 „
Salz	81,930 „		47,669 „
Rosinen und Corinthen	12,393 „		19,621 „
Soda	9,607 „		99,935 „
Steinkohlen	173,010 „	2,365,000 „	1,390,040 „
Syrup	23,647 „		21,383 „
Talg	3,606 „		32,663 „
Thran	25,140 „	51,000 „	45,504 „

Am klarsten und unumstößlichsten tritt Altona's commercielle Bedeutung hervor, durch eine Parallele seiner Total-Einfuhr mit der gleichzeitigen Hamburg's, Bremen's und Stettin's. Indem wir den auf St. Pauli fallenden Theil hier nicht mit ca. 20 % abziehen, erhöhen wir nach dem im Vorstehenden Gesagten die Summe derselben nichts weniger als künstlich, sondern wählten nur einen noch nicht hinreichend ansehnlichen Vergleichspunkt.

Totalimport Hamburg's, Altona's, Bremen's und Stettin's im Jahre 1852.

	Hamburg		Altona		Bremen		Stettin		Total	
	Werth	%	Werth	%	Werth	%	Werth	%	Werth	%
Verzehrungsgegenstände	87,246,620	62,94	15,579,590	11,24	35,791,720	25,82	26,716,000	100	138,617,930	100
Rohstoffe u. Halbfabricate	145,401,160	77,27	27,716,907	14,73	15,063,490	8			188,181,557	100
Manufacturwaaren	77,914,600	71,36	7,864,420	7,20	23,410,600	21,44			109,189,620	100
Industriewaaren	36,313,910	66,15	4,471,465	8,14	14,123,700	25,71			54,909,075	100
Contanten	45,152,530	95,65	1,592,840	3,33	494,400	1,02			47,224,410	100
Total	392,028,820	69,40	57,224,862	10,15	88,893,910	15,71	26,716,000	4,74	564,853,592	100

*) In »Stettin's Handelsbericht« findet sich die Bemerkung, daß der Importhandel von Twist und Baumwolle fast vernichtet sei, und wird der Sundzoll als Grund dessen angeführt. Sollte wirklich der Zoll von respective 10 und 1 Stuv. pr. Ctr. diese Wirkung haben? Hinsichtlich der Baumwolle möchten

Darnach verhielt sich Altona's Importgeschäft 1852, nur nach den uns zu Gebote stehenden unvollkommenen Daten, zu dem der übrigen drei Städte:

Hamburg	87,22 %	Altona	12,78 %	100 %
Bremen	60,75 „	„	39,25 „	100 „
Stettin	31,83 „	„	68,17 „	100 „

Wir lassen diese Zahlen, ohne Commentar reden, fragen lediglich, sollte ein Platz, der in einem solchen Range neben Deutschlands zweiter Handelsstadt, Bremen, steht, unselbstständig sein, besondere Beachtung, auch neben Hamburg, nicht verdienen? Jeder mag sich die Antwort selbst geben.

Wie schon bemerkt, können wir lediglich Altona's Import als Maaßstab an seine Handelsgröße legen. Von der Ausfuhr läßt sich genau nur der Betrag angeben, welcher nach Hamburg ging, zum reducirten Belauf von 34,128,000 ℳ Bco. (17,177,760 ℔ P. St., 22,752,000 Rbth.). Er ist größer wie jener der ganzen Ausfuhr Stettins zum Werthe von 7,666,200 ℔ Pr. Ct., und macht 41 % der Bremer Total-Ausfuhr (83,366,100 ℳ Bco.). Unter Hinzurechnung des Exportes von St. Pauli beträgt die Altonaer Ausfuhr vom Total der Hamburger Einfuhr im Gewicht 15,0, im Werthe 10,8, und verweisen wir zu weiteren Vergleichen auf das S. 36 Gesagte.

Den Werth der Altonaer Ausfuhr im Allgemeinen erhöht auch die dortige Fabrikthätigkeit. Sie ist in einigen Artikeln nicht unansehnlich; nur zum Einzelwerthe von über 100,000 Rb.℔ (75,000 ℔ Pr. Ct.) wurden 1852 producirt.

Von den Loh- und Weißgerbereien....	für 268,700	Rb.℔
„ „ Lederlackirereien............	„ 264,500	„
„ „ Taback- und Cigarrenfabriken.	„ 258,900	„
„ „ Oelmühlen...............	„ 318,510	„
„ „ Oelraffinerien.............	„ 108,400	„
„ „ Seifenfabriken.............	„ 152,700	„
„ „ Korndampfmühlen..........	„ 710,000	„
„ „ Wollengarnfabriken..........	„ 1,113,000	„
„ „ Hutfabriken...............	„ 124,500	„
„ „ Brauereien...............	„ 116,850	„

Der Werth der Gesammtproduction betrug 4,062,818⅓ Rb.℔.

Indeß nicht mal annähernde Daten können wir über zwei andere Theile des commerziellen Verkehres Altona's geben, wir meinen das Assecuranz- und Wechselgeschäft. An Capitalien zum schwunghaften Betriebe, namentlich des letzteren, fehlt es aber nicht, und man darf daher von einer umfangreichen Verwendung derselben sich auch überzeugt halten.

---

wir meinen, sei der Grund weit eher Stettin's Entlegenheit von den großen englischen Baumwollenmärkten z. B. Liverpool, der Mangel einer schnellen, täglichen Dampfschiffahrtsverbindung mit England, wie zwischen dort und Hamburg und Altona, die es ermöglicht, jede plötzliche Conjunctur, jede Preisveränderung zu benutzen, bei niedrigem Preise einen Lagerbestand zu häufen, bei zu hohem dennoch den Bedarf durch tägliche Zufuhren zu befriedigen. Hier zeigt sich gerade der Vorzug der Belegenheit Altona's und Hamburg's, die aber die Speculation in den Ostseestädten sich mittelst Benutzung der ersteren Stadt wohl zu Nutzen machen kann.

Alles in Allem wird aber der Leser mit uns in Altona nunmehr die Handelsstadt erblicken, welche immerhin neben Hamburg einen Platz ausfüllt. Sie bewegt sich frei und selbstständig in eigenen Bahnen. Der Altonaer Kaufmann deutet in seiner eignen Weise die ewigen Gesetze, nach denen der Verkehr der Völker und Menschen unter einander sich ordnet; er fragt nicht ängstlich erst nach der Auslegung, welche die große Nachbarstadt ihnen giebt, um sich dieser zu fügen. Auf den Handelsstraßen der Welt folgt er nicht bedächtig einer fremden Spur, die ihm den Weg zum Gewinn zeige, er wählt sich selber seine Richtung, um in ihr sein selbstgestecktes Ziel zu erreichen.

Forschen wir nun endlich nach der Wahrheit, welche diese todten Zahlen unumstößlich beweisen, so lautet sie, daß Altona eine höchst ansehnliche, selbstständige, gerade umgekehrt von Hamburg so unabhängige Handelsstadt ist, wie sie diesem räumlich nahe; und daß folglich die

Stellung des Auslandes zu Altona

in commercieller wie industrieller Beziehung eine besondere Berücksichtigung verdient, die ganz verschieden von jener Hamburg's ist.

Wir haben uns hierüber ausführlich und bis ins Detail zu Eingang dieses Schriftchens ausgelassen, und dargethan, daß von einem Hamburg-Altona zuverlässig nicht in dem Sinne die Rede sein kann, daß Altona und sein Geschäft in Hamburg aufginge, von diesem gleichsam aufgeschluckt würde. Altona sammelt nicht etwa einige Brosamen an der Hamburger Börse und fristet davon seine kümmmerliche Existenz, sondern es führt seinen durchaus selbstständigen, respectablen kaufmännischen Haushalt. Hamburg und Altona besitzen beide besondere Vorzüge, deren gegenseitige, stündliche Benutzung eine glückliche örtliche Lage möglich macht und erleichtert. Die größeren sind aber unzweifelhaft auf Seiten Altona's, welches denn auch mit ihnen, namentlich mit seiner totalen Verkehrsfreiheit, Hamburg thatsächlich Concurrenz macht, welcher der dortige Handelsstand nicht besser als und nur dadurch begegnen kann, daß er mit concurrirt, indem er über Altona importirt wie exportirt, dort Güter lagert, mit einem Worte, je nach bewandten Umständen und wo es von Vortheil ist, so gut wie Altonaer Kaufmann wird. Wir sahen, wie man in Hamburg dieses Verhältniß von Oben herab beklagte, aber nur einen vergeblichen Versuch machte, diese Nebenbuhlerschaft Altona's durch Gefällreductionen radical zu beseitigen. Angesichts namentlich dieser Thatsache fällt die hohle Behauptung total zusammen, Altona verdiene neben Hamburg keine besondere Bedeutung, böte dem Auslande kein apartes Interesse. Seit Jahrhunderten lehrt die tägliche Erfahrung das gerade Gegentheil, die Geschichte der Reichsstadt enthält dafür zahlreiche Belege, dort, dicht vor Altona's Thoren, theilte man nie diesen Irrthum, den deshalb schwerlich jetzt eine kecke Aufstellung zu Ansehen bringen wird.

Dem ganzen übrigen Auslande steht aber nichts entgegen, zu seinem commerciellen Vortheile, gleich Hamburg, die Gunst dieser Verhältnisse auszubeuten. Der Kaufmannsstand des ganzen Binnenlandes mag über dort exportiren und importiren, daselbst seine Waaren beliebig lagern, und von dort weg zu jeder ihm paßlichen Stunde, wohin ihm gefällig, dirigiren, ohne auch nur der Transiterklärung zu bedürfen, geschweige denn irgend ein Gefälle bezahlen zu müssen, das, wie die Consumtionsaccise für inländischen Sprit in Hamburg, geradezu ein Hemmschuh des Geschäftes ist; sagen wir es kurz, er mag den durch Billigkeit ausgezeichneten (die Last von 5200 ℔ zahlt nur 6 Sgr. Schiffsabgabe) Altonaer Freihafen so benutzen, als sei er ein Einheimischer.

In nicht allzuferner Zukunft dürfte indeß dieses besondere, längst bestehende Interesse des Auslandes an Altona sich noch erhöhen, und zugleich ein allgemeineres an dem ganzen Lande werden. Der Bau der Eisenbahnen hier im Norden, der, in Schleswig bereits begonnen, voraussichtlich nach und nach durch Jütland fortgeführt werden, und dessen Verbindung mit den Eisenstraßen auf Seeland und im südlichen Schweden nur das Meer hindern wird, muß eine Umwälzung in den Verkehrsverhältnissen eines großen Theiles des Europäischen Nordens hervorbringen, welche ganz speciell die preußischen Ostseeländer berührt, denen Sund und Kategat den Verkehr über die Nordsee weg in den atlantischen Ocean so sehr erschweren. Dieser Schienenweg wird die Gefahren und Hemmnisse zum großen Theile beseitigen, welche in diesen Regionen die böse Jahreszeit und der Jütische Strand, widrige Winde und Strömungen dem Verkehr bereiten. Unmittelbar wird dadurch zunächst das Städtchen Tönningen auf der Westküste Schleswigs, am Ausfluß der Eider berührt, das in Balde vielleicht durch ein ebenso rasches, aber besser fundirtes Aufblühen, an die Glanztage erinnern mögte, die es während der Elbblockade zur Napoleonischen Zeit sah. Wenn in Zukunft der Winter die Elbe blockirt, wird der überseeische Verkehr der Länder des Elbgebietes über Tönningen, unter Benutzung der Eisenbahn von Altona dorthin, noch lange fortdauern können. Es wird gewiß neben Glückstadt der zweite und vorzüglichere Winterhafen Altona's und Hamburg's werden, gleichwie bei seiner geringen Entfernung von England, der Endpunkt einer regelmäßigen Englischen Dampfschiffahrt nach dem Norden. Die Ostseestaaten werden durch die Linie von Flensburg dorthin an diesen Vortheilen participiren, sowie durch die Route Altona-Lübeck, die schwerlich Project bleibt, das baltische Meer in eine dritte Verbindung mit der Nordsee, und zwar die kürzeste, kommt, deren Endpunkt im Westen Altona und Tönningen sein werden.

Die Vortheile verbesserter Communicationen, der Aufschwung von Handel und Wandel im Gefolge der Eisenbahnen, sind nicht mehr Speculationen oder Träumereien, keine Phantasieschlösser, die ein Hauch zerstört; sie sind eine Wahrheit, hinter welcher sogar kühne Berechnungen in den meisten Fällen zurückbleiben. Hier liegen sogar die Resultate der Altona-Kieler Bahn vor, und rechtfertigen die günstigsten Erwartungen für das weitere Aufblühen Altona's in Folge dieser Verkehrsverbesserung. In dem Momente aber, wo jene mehrberegten Vorzüge für den commerciellen Betrieb allgemeiner zugänglich werden, wächst auch nothwendig das Interesse des Auslandes an der Stadt, welches, wir führten auch dies aus, den Industriellen des Zollverbandes nichts weniger als fern liegt, insofern nachgewiesen worden, daß die dänischen Staaten eines der reichst consumirenden aber nur

dürftig producirenden Ländergebiete sind, denen englischer Unternehmungsgeist zu allen Zeiten eine gebührende Aufmerksamkeit schenkte. Es giebt kaum einen Zweig der gewerblichen Thätigkeit, dessen Production hier im Norden nicht gewinnbringenden Absatz fände. Wir möchten den Industriellen die Worte des Dichters zurufen:

„Was schweift Dein Blick doch in die Ferne,
Und sieh, das Gute liegt so nah!“

Ein reicher Ertrag ist hier ganz in der Nähe zu erzielen, dem die Speculation oft in so weiter Ferne vergeblich nachjagt, hier lassen sich dauernde Verbindungen knüpfen, während auf vielen transatlantischen Märkten von Handelskrisen und politischen Erschütterungen jeden Augenblick herbe Verlüste drohen, und die weite Entfernung unzertrennlich von Unsicherheit der Geschäfte ist. Als erste Handelsstadt der dänischen Monarchie wird aber Altona für jede derartige Verbindung vorzüglich in Betracht kommen, um so mehr, da auch hier seine totale Verkehrsfreiheit zu seinen Gunsten in die Wagschale fällt, und Unternehmungen durch Ersparung von Kosten eine beachtenswerthe Erleichterung bietet.

Beides, Handel und Industrie des Auslandes, haben somit ein wesentliches, besonderes Interesse an Altona. Wiederholt sei es gesagt, daß wenn man dies eindringlich erklärt, man nur eine Wahrheit vorbringt, welche Hamburg selbst, als nächstes und aus langer Erfahrung am besten unterrichtetes Ausland, durch die Benutzung des Hafens von Altona und der dortigen Niederlagen, alltäglich und am bedeutsamsten anerkennt. Seine Nähe wird ihm auch stets die meisten Vortheile aus diesem Verhältnisse sichern, das, unseres Bedünkens, außer dort, so wie in Bremen, Hannover und Mecklenburg, das vor Kurzem hier ein Consulat errichtete, in Deutschland nur ungenügend bekannt und gewürdigt ist; während nach dem Aufhören des Harburger Freihafens, in Folge der Verschmelzung des Steuervereins mit dem Zollverbande, Altona's Bedeutung für diesen noch höher zu veranschlagen ist, indem sich zur vorläufigen Ersparung ansehnlicher Zollauslagen, die unter Umständen Capitalien repräsentiren, für das Binnenland bestimmte Güter dorthin dirigiren lassen!

Entferntere Nationen suchen vielfach den Altonaer Hafen, trotz der Nähe Hamburg's, geben diesem unter Umständen den Vorzug, pflegen ihre Handelsverbindungen nach dort, und unterhalten sie mindestens gleichzeitig mit denen nach Hamburg. Ueberall scheint in neuerer Zeit das Augenmerk in der Fremde sich mehr hierher zu richten, wenn man, und wohl mit Recht, einen Schluß daraus ziehen darf, daß auswärtige Regierungen ihre Interessen consularischer Pflege anvertrauten. So errichtete die Nordamerikanische Union ein von Hamburg unabhängiges Consulat in Altona, Mexico that es gleichfalls, mit dem ausgesprochenen Zwecke einer Förderung des Handels auf dort. Ebenso ist Oesterreich im Begriff mindestens ein Viceconsulat in Altona zu installiren, und, darf man daraus folgern, daß die Rede von einer permanenten Musterausstellung österreichischer Industrieerzeugnisse in Hamburg ging, dann gewiß nicht zum Zweck einer leeren Formalität. Wir können hierin nichts Anderes finden, als die beachtenswerthen Zeichen einer veränderten Anschauung von der commerciellen Bedeutung Altona's,

von eben dem ganz getrennten Interesse, das es für das Ausland neben Hamburg hat, und wenden uns unter dem Eindrucke dieses Gedankens, zu einem prüfenden Hinblicke auf die Handelsverbindungen speciell Preußen's mit Altona, respective den dänischen Staaten, die ja nebenher einen Vorwurf dieses Schriftchens bilden.

Wir nahmen bereits Veranlassung in dem einleitenden Theile unserer Darstellung, an der Consumtion und Production Dänemarks wie der Herzogthümer wiederholt nachzuweisen, wie geringfügig und beschränkt im Allgemeinen die Concurrenz Preußens auf diesem so ergiebigen Terrain sei, namentlich neben dem umfangreichen Geschäfte, das England hier betreibt. Es muß das auffällig sein, wenn ganz unzweifelhaft für Industriewaaren und in noch höherem Grade für Manufacte Preußens, überhaupt des Zollverbandes, sich hieselbst ein lohnender Absatz in weit höherem Umfange, als bisher, anbahnen ließe, falls nur die Speculation sich auf dieses Feld wirft, Sitte und Gewohnheit des Landes gebührend berücksichtigt. Statt dessen ist, wie Seite 12 zeigt, der Umsatz in den wichtigsten Artikeln der preußischen Gewerbe-Production ganz geringfügig. Speciell die Handelsverbindung mit Altona angehend, stellen sich aber ebenso wenig befriedigende Resultate heraus. Die Betheiligung der Preußischen Flagge an der Altonaer Seeschiffahrt reicht nicht weiter, als im grellen Abstande die starke Frequenz der Schiffe anderer Nationen recht prägnant hervorzuheben, welche das billige Lastengeld, die geringere Kostspieligkeit, günstige Verhältnisse aller Art, hierher führen, sogar Hamburger Schiffe; wir nannten zum Beispiel dem preußischen Generalconsul gehörige, die den heimischen Hafen so nahe haben, daß ihre Abwesenheit dort, ohne die erwähnten Gründe dafür, geradezu unerklärlich wäre.

Gleich unbedeutend ist die Seeschiffahrt von und nach Preußen, obendrein wird sie nur zum Wenigsten durch die einheimische Flagge vermittelt. Und, wir wiederholen im Gegensatze hierzu unsere volle und wohlüberlegte Ueberzeugung, daß in Ermangelung preußischer, für den transatlantischen Verkehr so unendlich wichtiger Nordseehäfen, Altona dem binnenländischen Kaufmanne den geeignetsten Ersatz hierfür bietet. Das Baltische Meer ist nun mal ein Binnenwasser, nur der Seehandel Dänemark's empfindet die Nachtheile davon nicht, weil seine Inseln glücklich an der Scheide liegen. Alle übrigen Ostseeländer werden stets nur stiefmütterlich für ihren Theil am großen transatlantischen Verkehr bedacht sein, so gut wie Rußland für alle Zeit wird bescheiden verzichten müssen, mit seiner Ostseeflotte auch nur entfernt an ein englisches Geschwader zu reichen. Aber Kunst und Geist vermögen die Natur zu überwinden und unternehmender Sinn wird stets versuchen Schwierigzu umgehen, welche ihm den geraden Weg verlegen. Wir mögten sagen, die Preußische Regierung selber zeige dem Kaufmannsstande den Weg, den er einzuschlagen habe. Sie sucht bekanntlich für die Anfänge ihrer Flotte eine Nordseestation, von der richtigen Idee geleitet, daß in den Bassins jener hintergelegenen Ostseehäfen die Flotte nur kümmerlich gedeihen werde. Der Handelsstand ahme dies Beispiel nach; ihm ist das sogar leicht gemacht, denn er braucht nicht erst lange zu suchen, bis er findet, ein Freihafen, im weitesten Sinne, Altona ist da, in welchem Schiffe und Eigenthum aller Völker der Welt eine gleich gute Aufnahme finden, und wo jeder, wie wenn er Einheimischer, Handel und Wandel treiben kann. In der That ist nicht abzusehen, warum nicht Consignationen wie für englische, so gut auch für preußische Rechnung, auf Altona sich dirigiren ließen, um jenes Mißverhältniß auszugleichen, das den transatlantischen Verkehr Stettin's mit einem all-

mähligen totalen Verfalle bedroht. Daß Altona neben Hamburg der Platz sei, um mit Erfolg derartige Speculationen zu betreiben, wird man z. B. in Stettin am wenigsten bezweifeln, wo es erinnerlich sein mögte, daß vor Jahren eine in Stettin unverkäufliche reiche transatlantische Ladung, (irren wir nicht, aus China), in Hamburg alsbald Abnehmer fand. An den erforderlichen Capitalien zur schwunghaften Förderung eines solchen Geschäfts, zn den nöthigen Vorschüssen, fehlt es in Altona ebenso wenig: in jeder Hinsicht kommt also die Gelegenheit der Organisirung einer Speculation im Großen entgegen, die jetzt wohl nur vereinzelt betrieben wird.

Alles in Allem bietet nur die preußische Flußschiffahrt auf Altona, wie wir bereits sahen, ein einigermaßen erfreuliches Bild, woraus wir gleichzeitig die Lehre zogen, daß nicht alles Interesse des Oberlandes an dem Verkehre nach der Unterelbe, sich lediglich und allein in Hamburg concentrire, wie denn, zum Beweise des Gegentheils, oberländische Schiffer recht wohl und oft sich bewogen finden könnten, von Hamburg nach Altona zu legen um dort Ladung zu erhalten.

Wäre indeß dieser Theil des Geschäftes zwischen Altona und Preußen auch noch umfangreicher, er könnte nie für die Ausfälle entschädigen, welche wir in den übrigen Partien bemerkten, und es liegt eben zuverlässig, im Interesse des Handels wie der Industrie Preußens, die Aufgabe vor, eine Melioriation dieses Verhältnisses durch angemessene Anstrengungen herbeizuführen, fügen wir gleich hinzu, ehe nicht Andere, entweder zuvor das Feld ganz oder mindestens den ertragreichsten Theil vorweg occupiren; denn man rührt sich von mehreren Seiten.

Wir erwähnten schon der Eisenbahnentreprisen der Engländer in Dänemark und ihrer eigentlichen Bedeutung; sie wollen ihrer Industrie, ihrem Exporthandel überhaupt neue Absatzbahnen brechen, auch schneller und sicherer über den Productenreichthum naher und fernerer Ostseeländer verfügen können, um ihn von den Ufern der Elbe und den Küsten Schleswigs ab rascher nach ihrem Inselreiche, in alle Welt, zu verführen.

Werden sie nun auch wohl, wie sie die ersten auf diesem Wege sind, so die vordersten bleiben, so kommt doch ihre Gewinnsucht Vielen, Allen zu Statten, die sich aufmachen ihnen zu folgen. Jene Eisenbahn, diese Beseitigung von Kosten und Gefahren für alle Anwohner der Ostsee, kommt ihnen allen auch zu Nutzen, die Entfernung, welche England für sich verkürzt, verkürzt es für Alle.

Auch Nordamerika, Mexico, richten hieher ihr Augenmerk; von den deutschen Staaten folgte in neuerer Zeit Mecklenburg, und nun ist nach Wien, vielleicht als eine Frucht der österreichischen Occupation, gleichfalls die Erkenntniß gekommen, daß Altona neben Hamburg eine ganz selbstständige Stadt, und wenn auch kein Stern erster Größe, doch ebensowenig, lediglich ein Trabant Hamburgs sei. Manchem Vorgänger nachfolgend, errichtet Oesterreich in Altona für seinen beschränkten Verkehr hieher, der immer hinter dem Preußischen zurückbleiben wird, ein Viceconsulat, obgleich nur die Offenhaltung eines Consulatsbureaus, neben dem Generalconsulate in Hamburg, ihm von der dänischen Regierung als Bedingung des Exequatur auferlegt war. Und Preußen? Das ist vertreten, hat seinen Generalconsul für Hamburg und das holsteinische Elbufer in ersterer Stadt, auch einen Viceconsul in Altona und Glückstadt, wird man uns entgegnen. Wir aber stellen dieser Antwort einfach die Frage entgegen: wie groß war unter dieser consularischen

Pflege die Blüthe des Verkehrs zwischen Preußen und Altona, respective den Herzogthümern? und verweisen auf all' die vielen Belege und Nachweise in unserem Schriftchen, die einen verhältnißmäßigen Rückstand Preußens gegen andere Nationen in dieser Beziehung documentiren.

Nicht daß wir damit einen Vorwurf, eine Beschuldigung gegen irgend Jemand erhoben haben wollen! Nichts kann uns ferner liegen als das. Sollte es aber nicht denkbar sein, daß eine lange Hineingewöhnung in die Idee eines Hamburg-Altona Einfluß auf diese oder jene Anschauung von der Bedeutung Altonas üben, und die Klarheit einer Vorstellung von seiner Selbstständigkeit, so wie von dem besonderen Interesse trüben konnte, welches seine Eigenschaft als Freihafen und größte Handelsstadt eines stark consumirenden Hinterlandes für das Ausland erzeugt? Man wird eine solche Möglichkeit nicht bestreiten wollen, und außerdem gleichfalls noch ein zweites zugeben müssen. Die Neuzeit hat die ungeheuersten Verkehrsrevolutionen erlebt; schneller und vielfältiger ist der gegenseitige Austausch von Erzeugnissen jeder Art unter den Völkern, mit der erleichterten und lohnenderen Verwerthung haben sich auch die Begehren vermehrt, und Märkte sich aufgethan, die vordem unbekannt und unbeachtet waren, vielleicht gar nicht existirten. Die Erscheinungen der Art auf einem großen Terrain jetzt zu controlliren, ist eine ganz andere Aufgabe, wie vor Jahren, und bewahre, daß wir sagen wollen, Unfähigkeit behindere ihre Vollführung, sind wir vielmehr in diesem Falle nur von einer physischen Unmöglichkeit derselben überzeugt.

Mit einem Worte, wir glauben im Interesse des Handels und der Industrie Preußens, überhaupt des Zollverbandes, zu sprechen, wenn die Wahrnehmung des Vortheils beider an dieser Stelle einer besonderen Obhut anvertraut, einer speciellen selbstständigen Leitung überwiesen wird, halten dafür, daß entweder in Altona sammt den Herzogthümern oder in Hamburg nur zu leicht Preußen in seinem mercantilen und industriellen Vortheile verkürzt werde, wenn dasselbe Paar Augen ihn hier und dort überwacht. Gebe es ein Hamburg-Altona, so könnte man eine solche Verschmelzung plausibel finden. Es giebt aber nur ein Altona neben Hamburg, und die Herzogthümer sind noch ein Drittes, das noch weniger mit Hamburg gemeinsam hat.

Wir haben uns über diesen Punkt im Vorstehenden allseitig ausgesprochen, daß wir kein Wort hinzuzufügen haben. Aus dieser Verschiedenheit bemißt sich die wesentliche Aufgabe einer angemessenen consularischen Vertretung Preußens in Altona: sie soll die durch den Mangel von Nordseehäfen behinderte überseeische Speculation ermuntern, in Altona einen Ersatz zu suchen, dessen Freilager Jedem zu Gebote stehen, und eine beliebige zollfreie Aufspeicherung der Güter, auch zu jeder Zeit die ungehindertste Disposition darüber gestatten; sie soll der Industrie nnd dem Landbau neue Absatzwege zeigen und öffnen, die bislang nur wenig und von Wenigen betreten sind, soll bei Zeiten das Augenmerk auf die außerordentliche Verkehrsrevolution richten, die unausbleiblich im Gefolge der Eisenbahnen durch Schleswig und weiter eintreten, und namentlich die Verhältnisse der preußischen Ostseestädte tief berühren mögte; endlich neben dem mercantilen wie industriellen Interesse der Privaten auch jenes der Regierung wahren, welches diese unter Umständen an einem so günstig und hart an der Zollvereinsgränze gelegenen Freihafen haben kann. Wie diese Aufgabe zu erfüllen, das gehört natürlich nicht in unsere Darstellung; nicht unerwähnt wollen

wir indeß lassen, wie uns z. B. die Aufnahme des Projectes einer permanenten Musterausstellung bedeutenderer preußischer Industrieerzeugnisse und Manufacte wohl näherer Erwägung werth scheint.

Mit der Errichtung eines selbstständigen Preußischen Consulates in Altona würde aber gleichzeitig ein Verhältniß wegfällig werden, das, wie unbedenklich anscheinend, dennoch mindestens der dänischen Regierung, nicht wohl genehm sein kann. Wir meinen den jetzt üblichen Zusammenhang mancher Consulate in Altona und Hamburg, richtiger die Unterordnung der dortigen unter jene derselben Regierung hier. Wir wollen gar nicht von der Belästigung des Publicums durch eine solche Einrichtung reden, sobald, wie vorkommt, die Viceconsulate erst nach eingeholter Instruction ihres vorgesetzten Bureaus sich zum Handeln ermächtigt halten, womit ihr eigentlicher Zweck ganz wegfällig wird. Aber eine Amtsthätigkeit von einer ausländischen Stadt — Altona gegenüber ist Hamburg nichts Anderes — kann einer Regierung nie genehm und willkommen sein und diese ist hier die dänische. Sie hat zuverlässig die allertriftigsten Gründe, in Folge der herbsten Erfahrungen, bis zur äußersten Consequenz hin die Abgeschlossenheit der einzelnen Theile der dänischen Monarchie zu einem staatlichen Ganzen möglichst scharf zur äußeren Erscheinung zu bringen, um Träumereien und Phantasien jeder Art so viel thunlich jeden Anhaltepunkt zu benehmen. Zu einer absoluten Durchführung des Gesammtstaates passen derartige subordinirte Consulate gewiß nicht, zuverlässig könnten sie jetzt nicht entstehen, und kann nur die Herkömmlichkeit ihren Fortbestand schützen, der sich aber aus noch einem Grunde mehr wenig empfiehlt.

Ganz verschieden von denen Hamburgs, sind Gesetze und Institutionen in Altona, noch mehr aber in Holstein, dessen westliches Ufer mit unter das Hamburger Preußische Generalconsulat ressortirt. Dieser Punkt ist schwerlich irrelevant zu nennen; so liegt z. B. einer der wichtigsten Havarieplätze des Elbufers und gleichzeitig hamburgischer Winterhafen, Glückstadt, in Holstein; unmittelbar am Stadtende Altona's beginnt eine Zollgränze, eine ganz verschiedene Gewerbegesetzung herrscht jenseits derselben, es ist eine am Bundestage selbst vom dänischen Gouvernement ganz positiv ausgesprochene Absicht, in der Ordnung der holsteinischen Verkehrsverhältnisse einen eigenen Weg gehen zu wollen. Die Elbe wird und muß eine Zollgränze gegen Deutschland bleiben, jenseits welcher auch die staatlichen Zustände überhaupt, die doch für preußische Unterthanen ebenfalls in gerade nicht commercieller Beziehung in Betracht kommen können, ganz andere als in Hamburg sind, sie verdienen eben deshalb zuverlässig eine ungetheilte Aufmerksamkeit, während ihnen bis jetzt solche zweifelsohne nur nebenher ward und werden konnte.

Will man aber nichtsdestoweniger diesen an unseren Gegenstand sich knüpfenden Fragen nur eine untergeordnete Bedeutung zugestehen, meint man, wir legten lediglichen R ü c k s i c h t e n, die man beliebig nehmen kann, oder auch nicht, zu großes Gewicht bei, so glauben wir doch auch genügend wichtige Interessen im Vorstehenden berührt zu haben, deren Betrachtnahme nicht unterbleiben darf. Es handelt sich um eine Förderung von Handel und Industrie, ein so hochwichtiges Interesse, das mit Recht im modernen Staate der größten Pflege genießt. Nicht, daß wir sagen möchten, es sei bislang an dieser Stelle vernachlässigt worden, wir meinen nur, Altona's und Dänemark's Bedeutung in dieser Hinsicht ist sehr lange unterschätzt worden, darf es aber nicht ferner werden. Hat unsere Darstellung diese Wirkung, so trug sie für uns den größten und einzigen Lohn, den wir allerdings ungern einbüßten.

Aber neben dem allgemeineren mercantilen und industriellen Interesse des Zollverbandes existirt für Preußen, als deutsche Großmacht, unzweifelhaft noch ein weiteres, nämlich ein politisches, und blicken wir nur zurück auf die jüngste Vergangenheit, ganz gewiß kein geringes. Der offene Krieg zwischen den Herzogthümern und dem Königreiche ist zwar beendet, aber darum ist wahrlich kein ehrlicher Friede eingezogen. Von beiden Seiten glimmen im Verborgenen Leidenschaften fort, wogen Pläne in den Gedanken, denen freilich damit geholfen ist, wenn sie unbeachtet, unbekannt bleiben, die jedoch im allgemeinen deutschen Interesse deshalb gerade das schärfste Augenmerk verdienen.

Wir sagen nicht zu viel damit, daß die Schleswig-Holsteinische Bewegung in der Gewalt, wie sie drei verhängnißvolle Jahre ansfüllte, selbst gewiegten Intelligenzen, unverhofft kam. Diese Thatsache allein rechtfertigt aber schon eine zweite Ansicht, daß man den Zuständen und Ereignissen, die ihr vorangingen, aus denen sie sich allgemach in einem gedehnten Verlaufe entwickelte, nur ungenügende Aufmerksamkeit schenkte. Daher diese Ueberraschung; es war der Beobachtung entgangen, daß es langen, langen, unausgesetzten Bemühungen, deren sittlichen Werth wir nicht zu untersuchen haben, gelang, in weiten Kreisen einen Willen zur absoluten Lossagung des größeren Theiles der Herzogthümer von dem Verbande mit der dänischen Krone zu erzeugen, der sich 1848 so plötziich als berechtigt geltend machte. Zuverlässig war freilich die dänische Regierung über diese Gefahr nicht besser unterrichtet, als andere Betheiligte; gleich Anderen maß sie die hierländischen Zustände mit dem unsicheren Blicke in der weiten Entfernung Copenhagens. Nur etwas eher, etwa Ende 1846, wurde ihr das Ungenügende dieses Observationspunctes klar, nahm sie Stellung im Lande, um das Land zu beobachten. Möglich, daß die Erfahrungen, welche sie nunmehr nur zu reichlich sammeln konnte, in längerer Zeit ihre Früchte dahin getragen hätten, allmälig den Keim unheilvoller Ereignisse zu ersticken; aber für die Nähe des Jahres 1848 kam die Erkenntniß zu spät, daß es hier Plane und Hoffnungen zu überwachen gebe, die dicht bei beobachtet sein wollten, um ihren gefährlichen Charakter zu erkennen, und demgemäß zu handeln.

Und diese Sachlage ist geblieben, wird und muß dieselbe noch lange bleiben, weil die Schlichtung des tiefen Zerwürfnisses kaum einseitig befriedigend ausfiel, und noch über das gegenwärtige Menschenalter hinaus beiderseits die Lebenden dessen gedenken werden, daß sie im blutigen Hader mit einander lagen. In dieser Erinnerung hat der Schleswig-Holsteinismus seine feste und begründete Fortexistenz, desgleichen die Anschauung des Dänenthums von der zur Erhaltung der Integrität Dänemarks bis zur Elbe nöthigen Staatsorganisation. Wie die Gedanken, in denen dieses sich bewegt, zur That vorzuschreiten versuchen, das wird man in Copenhagen beobachten können. Die Gegensätze aber zu der mehr oder minder pronuncirten Idee, nicht nur des Gros des Dänenvolkes, sondern auch der Mehrzahl der dänischen Staatsmänner, daß für die Sache ihres Landes nur Heil in der wenn möglich totalen Losreißung Holsteins von Deutschland zu finden sei, die werden sich nur in Holstein beobachten lassen. Das dänische Gouvernement seinerseits handelt in diesem Sinne, in Erinnerung der schweren Folgen, mit denen es den Irrthum büßte, von Copenhagen aus die Herzogthümer beobachten und beurtheilen zu können. Dieses Beispiel wird nachahmen müssen, wer ein gleiches oder ähnliches Interesse hat, über die politischen Zustände dieser äußersten Spitze des deutschen Nordens im Klaren zu sein.

Locale Verhältnisse verschiedener Art, vorzüglich die Lebensweise in Folge des vor-

herrschenden Betriebes von Ackerbau, Viehzucht und Schifffahrt, haben hier durch Jahrhunderte den Volkscharacter durchaus verschieden von dem, man mögte sagen, des ganzen übrigen Deutschlands gebildet, es herrscht hier nach Unten eine viel größere Unabhängigkeit von Oben, Einwirkung und Einfluß der Regierung sind viel geringer als anderer Orten, und sind das Volk und seine Meinung als Factoren daher viel höher zu veranschlagen, muß man deshalb hier einen anderen Maßstab an die Erscheinungen des öffentlichen Lebens legen, um richtige Schlüsse daraus zu ziehen, deren Resultat aber, wie gesagt, ein wesentliches politisches Interesse für Preußen hat. Ihm kann die Entwickelung der Zustände Holsteins nicht gleichgültig sein, die nach Außen ein durchaus trügerisches Aussehn demjenigen zeigen, der sie in der Ferne und nach Normen bemißt, die im ausgedehntesten Maaßstabe für andere Länder passen mögen, nur nicht hier, wo die Bevölkerung eine viel größere Selbstständigkeit des Characters bewahrte, und alle Consequenzen davon sich in der Stellung zu Dänemark geltend machen.

Wenn eine holsteinische Stadt sich zum Observationspunkte in dieser Beziehung eignet, so ist es gewiß Altona. Es ist nicht nur in commercieller Beziehung die Capitale des Landes, sondern auch in politischer, sie ist in dieser Hinsicht für Holstein, was Flensburg für Schleswig. In richtiger Würdigung dessen hört man auch von unterrichteten Dänen die ganz wahre Bemerkung, daß falls Altona, gleich Flensburg, sich nicht der Bewegung des 24. März angeschlossen hätte, diese aus innern Gründen total gescheitert wäre; und ist es auch eine nur weniger bekannte historische Thatsache, daß die Häupter der Bewegung in Kiel von einer großen Besorgniß entlastet wurden, als Altona's Anschluß Thatsache war. Mancherlei, um nicht zu sagen, die meisten Landesinteressen concentriren sich daselbst. Das materielle Wohl des Landes ist vielfach, wenn nicht ganz allein, abhängig von Altona, beide stehen in unaufhörlicher Wechselwirkung. Wie es in Holstein tönt, wird es in Altona stets hörbar nachklingen, und immer wird man dort ein scharfes Ohr für ein Echo von hier haben.

Für den aufmerksamen Beobachter fehlt es nicht an Kennzeichen, die auch jetzt, zur Stunde, Altona's Einfluß beurkunden, er wird ebensowenig ausbleiben, wenn hier die Frage zur Entscheidung kommt, ob deutsch, ob dänisch? Die gegenwärtige Verwaltung der Grafen Reventlow und Moltke mag den Eintritt dieser Krisis verzögern, aufhalten, hindern wird sie denselben nie. Darüber sind die bestunterrichteten Kenner der hierländischen Zustände sich einig, und fürchten desto mehr von jenem kommenden Ereignisse, je länger auf beiden Seiten man Frist hat, sich für den unvermeidlichen Fall vorzubereiten, und namentlich ausreichend Zeit hat, die Köpfe der Massen mit irgend einem unverstandenen politischen Dogma im Total gefangen zu nehmen. Die genaueste Kenntniß von dem Gange dieser bedeutsamen, für ganz Deuschland hochwichtigen Entwickelung, ist für Preußen von so wesentlichem Interesse, daß es unnöthig, darüber ein Wort zu verlieren. Um es wahrzunehmen, ist aber als erste Stadt des Landes, Altona, der geeignetste Punkt, und bietet es sonach neben dem mercantilen und industriellen, speciell für Preußen, auch noch ein außerordentliches politisches Interesse, das gewiß nie wird vernachlässigt werden, sobald es nur bekannt. Es handelt sich darum, wichtigen Ereignissen in einer vielleicht nicht allzufernen Zukunft wohl vorbereitet entgegen zu treten, indem man ihrer Entwickelung voraussichtig zur Seite folgt.

Anhang.

Tabellarische Uebersichten

von

Altona's Handel und Schiffahrt

in

der Gegenwart.

1, Altona's See- und Fluß-Schiffahrt in 1851 und 1852 nach Schiffszahl, Flaggen und Tragfähigkeit in dän. Commerz-Lasten à 5200 ℔.

2, Alphabetische Uebersicht der directen Altonaer Einfuhr in 1852, zusammengestellt nach der offiziellen Hamb.-Alton. Einfuhrliste.

3, Altona's Totaleinfuhr, so wie Ausfuhr speciell nach Hamburg in 1852, unter Angabe des Quantum in 100 ℔ Gewicht und des Werthes in ℳBco.

4, Uebersicht des Quantum nach 100 ℔ Gewicht der Total-Ein- und Ausfuhr Altona's in 1846, so wie der speciellen Handelsbeziehungen Altona's zu dem Auslande in demselben Jahre, in veränderter Anordnung zusammengestellt nach dem offiziellen „Statistisches Tabel-Werk“ für 1846.

5, Uebersicht der 1852 direct aus See in den Altonaer Hafen gebrachten transatlantischen Importe, des Gewichtes und Werthes derselben; ferner des Imports direct von See aus Europäischen Häfen, unter Angabe des Lastgehaltes der importirenden Schiffen, und der Vertheilung dieser Einfuhren über Altona oder Hamburg, bezüglich an Ordre.

Anhang I. Altona's Hafenverkehr in den Jahren 1851 und 1852. A. Eingegangene Schiffe.

1851.		Schiffe von	1852.		Belgische	Bremer	Dänische		Schleswig		Holstein		Englische		Hamburg		Hannover		Niederlande		Norwegen		Oldenburg	Portugal	Preußen	Schweden		Spanien	1852. Bel. Schiffe		1852. Lr. Schiffe	
Schf.	v. Lasten		Schiffe	Lasten	bel.	bel.	bel.	leer	bel.	lr.	bel.	lr.	bel.	lr.	bel.	lr.	bel.	lr.	bel.	leer	bel.	leer	bel.	bel.	bel.	bel.	lr.	bel.	Anzl.	Lasten	Anzl.	Lasten
2	407½	Calcutta																														
3	182½	Africas Westküste	2	154½											2														2	154½		
		den Azoren	2	79½							1													1					2	79½		
		Madeira																														
		Californien																														
5	515	Amerika's Westküste	2	243½							1				1														2	243½		
1	65	Buenos Ayres	4	339½	1														2							1			4	339½		
		Montevideo	1	120							1																		1	120		
17	2238	Brasilien	24	2334		1	2		2		6		4		3						2					4			24	2334		
1	44½	Venezuela	11	1102½			1				1				7						1			1					11	1102½		
1	116½	Niederl. Guayana																														
		Portorico	2	143½													1											1	2	143½		
2	199½	Haiti	1	86																												
1	113½	St. Thomas							1																				1	86		
3	425½	Cuba	1	182											1														1	182		
3	210	Mexico's Ostküste	2	161							1				1														2	161		
1	102½	Newfoundland	2	130½									2																2	130½		
1	140½	Vereinigte Staaten																														
41	4760½	Von transatl. Ländern	54	5076½	1	1	3		3		11		6		15		1		2		3			2		5		1	54	5076½		
4	132½	Island	6	183½			5														1								6	183½		
		Archangel	3	145½			1		1		1																		3	145½		
138	4376½	Norwegen	90	3097			3				2		1		4		2				77					1			90	3097		
1	47	Schweden																														
1	39½	Russischen Ostseehäfen	4	146½			3										1												4	146½		
11	458	Preußen	3	53¾											1		2												3	53¾		
		Mecklenburg	1	15½							1																		1	15½		
108	1143½	Dänemark	115	1236½			91	2	1		20				1														113	1207	2	29½
83	830¾	Holstein	101 }	3830							78	2			4	2	15												356	3639	18	119
224	2217	Schleswig	273 }				9		138	9	96	5			1		15															
68	550¾	Helgoland	48	482½									37	11															37	353	11	129½
7	66½	Curhaven																														
		der Niederelbe (später seewärts wieder abgehend)	194	5755				9		9		71		17	6	21		45		3		12					1		6	114½	188	5640½
52	579¾	Bremen	63	625¼		1					3				3	1	51				1		3						62	545¼	1	80
33	457¾	Oldenburg	37	219													30	1					6						36	215¼	1	3¾
207	2612½	Hannover u. Ostfriesland	161	2021							2				1		156	2											159	2008	2	13
33	674	den Niederlanden	18	332							1						11		6										18	332		
561	28638	{ Großbritannien	191	7698½			5		1		89		111		28		111		3		3		5		1				357	19522		
		{ Nur mit Steinkohlen	357	19522			3	1	3		24	1	40	8	6	1	79		3		3		19						180	6899½	11	799
1	43	Frankreich	1	37											1														1	37		
1	49	Spanien	6	314				1							1			2										2	5	283½	1	30½
2	128½	Portugal																														
		Sicilien	1	45							1																		1	45		
		Odessa	1	201½																	1								1	201½		
1535	43014½	Von europäischen Ländern	1674	45961																									1439	39044¼	235	6916¾
1529	45475½	Bestauet	1493	44120¾	1	2	123		147		329		195		71		475		16		89		33	2	1	6		3	1493	44120¾		
47	2299½	Unbestauet	235	6916¾				13		18		79		36		25		48		3		12					1		235	6916¾	235	6916¾
1576		Schiffe: } Total { Schiffe:	1728	......	1	2	136		165		408		231		96		523		19		101		33	2	1	7		3	1728			
	47775	Lasten: } Total { Lasten:	....	51037½	88	95	[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		[illegible]		9721		803½		3707		794½	143½	134½	741		164	....	51037½		

B. Ausgegangene Schiffe.

1851 Schf.	1851 Lasten	Schiffe nach	1852 Schf.	1852 Lasten	Bremer leer	Dänische bel.	Dänische lr.	Schleswig bel.	Schleswig leer	Holstein bel.	Holstein leer	England bel.	England leer	Hamburg bel.	Hamburg leer	Hannover bel.	Hannover leer	Niederlande bel.	Niederlande leer	Norwegen bel.	Norwegen leer	Oldenburg bel.	Oldenburg leer	Portugal bel.	Russische leer	Schweden bel.	1852 Bel. Schiffe Anz.	1852 Bel. Schiffe Lasten	1852 Leere Schiffe Anz.	1852 Leere Schiffe Lasten
		Sincapore	1	147½						1																	1	147½		
2	137½	Africa's Westküste	1	122										1													1	122		
1	44½	Madeira	1	38½												1											1	38½		
		Azoren	1	36																				1			1	36		
		Amerikas Westküste	1	80										1													1	80		
1	220½	Californien																												
		Montevideo	1	63½												1											1	63½		
2	173	Buenos Ayres	2	105½		1		1																			2	105½		
1	116	Niederl. Guayana																												
1	408	Neu-Granada																												
5	155½	Venezuela	9	831		2				2				5													9	831		
6	839½	Brasilien	1	250										1													1	250		
		Mexico	1	52						1																	1	52		
7	827½	Haiti				3				1																				
		St. Thomas	4	347																							4	347		
2	434	Cuba																												
3	441½	Vereinigte Staaten	1	86																						1	1	86		
12	1206	Newfoundland	12	875½								12															12	875½		
43	4823½	N. transatl. Ländern	36	3034½		6		1		5		12		8		2								1		1	36	3034½		
7	220	Island	4	147		3		1																			4	147		
5	359½	Archangel	11	674½		1		1					3	1	1		4										3	136½	8	538
174	5727	Norwegen	114	4053½			1			2				4		5	1	1		100							112	3997	2	56½
4	186	Ruff. Ostseehäfen	9	333½							1					5	1					1			1		6	215	3	118
5	292½	Schweden	3	163													1									2	2	135½	1	27½
4	1342½	Preußen	5	127												3	1	1									4	98½	1	28½
5	170	Mecklenburg	1	34½						1																	1	34½		
2	55½	Lübeck	1	31							1																		1	31
161	1865¾	Dänemark	130	2172		86	10			15	10			3	2	1	3										105	1339½	25	832½
275	3246¾	Schleswig	314	3639¼		10		147	16	91	43				2		5										248	2546½	66	1092¾
85	2037	Holstein	92	1224¾					1	59	24				1		7										59	683¾	33	541
67	521½	Helgoland	78	605								53	25														53	502¾	25	102¼
4	50	Cuxhaven	13	194									1	5	5	1			1								6	53	7	141
26	374	Bremen	22	313¼	1	3				1						14	2					1					19	226¾	3	86½
194	2611½	Hannover	132	1814¼												45	86					1					46	513¾	86	1300½
34	320	Oldenburg	45	459¾												28						6	11				34	206¾	11	253
15	342	Holland	6	175						1						1	1	1	2								3	67½	3	107½
8	226½	Belgien	5	139						2						3											5	139		
331	20703½	Großbritannien	401	22208		3	4	2	1	46	34	18	142	7	19	38	74	1			2	2	7			1	118	3926½	283	18281½
3	124½	Frankreich	1	30½												1											1	30½		
5	200	Spanien	4	229						1								3									4	229		
2	118	Portugal	2	293																				1		1	2	293		
4	170	Sicilien	1	38½						1																	1	38½		
1	34½	Triest	5	208						5																	5	208		
1458	41298½	Nach europ. Ländern	1399	39307¼																							841	15768¾	558	23538½
857	20591	Bestaut	877	18803¼		112		152		230		83		28		147		7		100		11		2		5	877	18803¼		
644	25531	Unbestaut	558	23538½	1		15		18		113		171		30		186		3		2		18		1		558	23538½	558	23538½
1501		Schiffe: Tot. Schiffe:	1435		1	127		170		343		254		58		333		10		102		29		2	1	5	1435			
	46122	Lasten: Tot. Lasten:		42341¾	29	2274½		1946½		7199		15243½		2935¼		7066		448		3727		726½		143½	60	543		42341¾		

Flußschiffahrt in 1851 und 1852.

Anz. d. bl. u. und. Schiff 1851	1851 Anzl. d. Lasten	C. Eingeg. Schiff. von	1852 Zahl	1852 Last	Dänisch. leer Zl.	Dänisch. leer Last	Holsteinische beladen Zahl	Holsteinische beladen Last	Holsteinische leer Zl.	Holsteinische leer Last	Schleswigsche belad. Z.	Schleswigsche belad. L.	Schleswigsche leer Z.	Schleswigsche leer Last	Hamburger beladen Zl.	Hamburger beladen Last	Hamburger leer Z.	Hamburger leer Last	Großbr. leer Zl.	Großbr. leer Last	Norweg leer Zl.	Norweg leer Last	Schw. leer Zl.	Schw. leer L.
1717	10875¾	Holstein	1654	10710¼	3	118	1572	9516	71	1013¼	1	3¾	1	15½	1	4	1	23	1	4				
578	14489¼	Hamburg	589	14090	4	211½	2	75½	34	661¾			5	112½	43	303½	91	2521¾	11	531½	8	270	1	86
574	4941¼	Hannov., Un.	1437	11542½	2	72	337	3104½	7	129½			1	26	224	1950¾			5	209	3	67		
131	1024¾	„ Oberelbe	130	1141											6	95¼	1	10						
31	765	Lauenburg	21	463																				
117	3003	Preußen	129	3282¼											1	30½								
13	237	Mecklenburg	12	151																				
11	323½	Sachsen	14	344¼																				
18	150 7/7	Lübeck	14	99¾																				
3190	35810	Total	4000	41824½	9	401½	1911	12696	112	1804½	1	3¾	7	154	275	2384	93	2554¾	17	744½	11	337	1	86
578	14489¼	Hamburg	589	14090	4	211½	2	75½	34	661¾			5	112½	43	303½	91	2521¾	11	531½	8	270	1	86
2291	15817	Unterelbe	3091	22252¾	5	190	1909	12620½	78	1142¾	1	3¾	2	41½	225	1954¾	1	23	6	213	3	67		
321	5503¾	Oberelbe	320	5481¾											7	125¾	1	10						

C. 1852. Von	Holläd. leer Z.	Holläd. leer Last	Sächsische beladen Z.	Sächsische beladen Last	Sächsische leer Z.	Sächsische leer Last	Preußische beladen Z.	Preußische beladen Last	Preußische leer Z.	Preußische leer Last	Mecklenburgische belad. Z.	Mecklenburgische belad. Last	Mecklenburgische leer Z.	Mecklenburgische leer Last	Lauenburgische beladen Z.	Lauenburgische beladen Last	Lauenburgische leer Z.	Lauenburgische leer Last	Lübecker beladen Z.	Lübecker beladen Last	Lübecker leer Z.	Lübecker leer Lst.	Anhalt. leer Z.	Anhalt. leer Last	Hannoversche beladen Z.	Hannoversche beladen Last	Hannoversche leer Z.	Hannoversche leer Last
Holst.																									3	12¾		
Hbg.	2	104½	1	22½	15	353½	4	114	172	5352			88	1195	2	56	38	901			2	14½	8	264½			58	938½
H. U.	1	26							3	70					1	15½									811	5293¼	42	579
„ Ob.													3	55½											117	935	3	45¾
Laub.															4	49	15	375			1	11½					1	27½
Prß.					1	21	57	1233½	32	1025½			6	113¾	19	540	8	172½					5	145½				
Mckb.											6	81½	5	54	1	15½												
Schs.			14	344¼																								
Lübeck																			14	99¾								
Total	3	130½	15	366¾	16	374½	61	1347½	207	6447½	6	81½	102	1418¼	27	676	61	1448½	14	99¾	3	26	13	410	931	6241	104	1590¾
Hbg.	2	104½	1	22½	15	353½	4	14	172	5352			88	1195	2	56	38	901			2	14½	8	264½			58	938½
Utelb.	1	26							3	70					1	15½									814	5306	42	579
Obelb			14	344¼	1	21	57	1233½	32	1025½	6	81½	14	223¼	24	604½	23	547½	14	99¾	1	11½	5	145½	117	935	4	73¼

Anz. d. bl. u. und. Schiff 1851	1851 Anzl. d. Lasten	D. Nach	1852 Anzahl der Schff	1852 Anzahl der Lasten	Dänische belad. Z.	Dänische belad. Last	Dänische leer Z.	Dänische leer Last	Holsteinische beladen Z.	Holsteinische beladen Last	Holsteinische leer Z.	Holsteinische leer Last	Schlw. leer Z.	Schlw. leer Last	Hamburger beladen Z.	Hamburger beladen Last	Hamburger leer Zl.	Hamburger leer Last	Großbrit. beld. Z.	Großbrit. beld. L.	Großbrit. leer Z.	Großbrit. leer Last	Belg. leer Z.	Belg. leer L.	Holläd. leer Z.	Holläd. leer Last	Span. leer Z.	Span. leer Lst.	Oldb. leer Z.	Oldb. leer Last
1681	10206¼	Holstein	1663	10695½			3	32¾	991	5915½	663	4639¼	1	12½			1	20							1	24½			1	18½
395	9859¼	Hamburg	439	10208½	1	10½	2	23	2	55½	26	1357¾	3	316	61	943¾	88	2706¾			5	423	1	88	10	424	3	164	3	54¼
651	5865¼	Hann. Unt.	1525	12460¾			2	74½			336	3400½	1	26			216	2057½	1	41										
81	747¾	„ Obelb.	32	341½											1	10	2	40												
7	115	Lauenburg.	8	133																										
3	17¾	Lübeck																												
405	10071	Preußen	414	10223¼											11	266														
5	78½	Mecklenb.	6	79½																										
30	920½	Sachsen	33	1020																										
7	209½	Anhalt	8	242½																										
		Böhmen	1	28																										
3265	38090¾	Total.	4129	45432½	1	10½	7	130¼	993	5971	1025	9097½	5	354½	73	1219¾	307	4824¼	1	41	5	423	1	88	11	448½	3	164	4	73
395	9859¼	Hamburg	439	20208½	1	10½	2	23	2	55½	26	1357¾	3	316	61	943¾	88	2706¾			5	423	1	88	10	424	3	164	3	54½
2332	16071½	Unterelbe	3188	23156¼			5	107¼	991	5915½	999	7739¾	2	38½			217	2077½	1	41					1	24½			1	18½
538	12160	Oberelbe	502	12067¾											12	276	2	40												

D. 1852 Nach	Brm. leer Z.	Brm. leer L.	Rußl. leer Z.	Rußl. leer Last	Schwd leer Z.	Schwd leer Last	Sächsische beladen Z.	Sächsische beladen Last	Sächsische leer Z.	Sächsische leer Last	Preußische beladen Zl.	Preußische beladen Last	Preußische leer Z.	Preußische leer Last	Mecklenburger beladen Zl.	Mecklenburger beladen Last	Mecklenburger leer Z.	Mecklenburger leer Lst	Lauenburger beladen Z.	Lauenburger beladen Last	Lauenburger leer Z.	Lauenburger leer Last	Lübecker belad. Z.	Lübecker belad. Last	Lübecker leer Z.	Lübecker leer Last	Anhalt. beladen Z.	Anhalt. beladen Last	Hannoversche beladen Z.	Hannoversche beladen Last	Hannoversche leer Zahl	Hannoversche leer Last
Holst.																													1	4	1	28½
Hbg.	1	66	1	67½	1	106½	2	55½	11	260¾	6	123	19	557			3	38½	5	62	10	295	2	10½	13	100¾			46	384	114	1514¾
H. U.											1	27½									1	30							11	93¼	956	7010½
„ Ob.																													9	62½	20	229
Laub.																			2	30¼	6	102¾										
Lübeck																																
Prß.							1	19			203	6165½			99	1381¾			66	1669							6	178½	28	543½		
Mckb.															5	63½	1	16														
Schs.							14	378			17	567															2	75				
Anhlt.											3	86															5	156½				
Böhm									1	28																						
Total	1	66	1	67½	1	106½	17	452½	12	288¾	230	6969	19	557	104	1445¼	4	54½	73	1761¼	17	427¾	2	10½	13	100¾	13	410	95	1087¼	1091	8782¾
Hbg.	1	66	1	67½	1	106½	2	55½	11	260¾	6	123	19	557			3	38½	5	62	10	295	2	10½	13	100¾			46	384	114	1514¾
Utelb.											1	27½									1	30							12	97¼	957	7039
Obelb							15	397	1	28	223	6818½			104	1445¼	1	16	68	1699¼	6	102¾					13	410	37	606	20	229

Die Flaggen vertheilten sich auf

Angekommene Schiffe.						Abgegangene Schiffe.	
	1851.			1852.		1851.	
	Schiffe	Lasten		Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten
Bremen	1	21	Belgien	1	88		
Dänische.	132	2312½	Bremen	2	95	1	21
Holstein und Schleswig.	Nicht zu ermitteln,		Dänemark	136	2369¾	133	2425½
weil in der betreffenden Angabe die Fluß-			Schleswig	165	2070½	Nicht zu ermitteln.	
schiffe mit eingeschlossen.			Holstein	408	9001¼	Nicht zu ermitteln.	
England.	242	16681¼	England	231	15617½	240	16469½
Hamburg	Nicht zu ermitteln.		Hamburg	96	5586½	Nicht zu ermitteln.	
Hannover	Nicht zu ermitteln.		Hannover	523	9721	Nicht zu ermitteln.	
Niederlande	33	859½	Niederlande	19	803½	32	812½
Norwegen	160	5204	Norwegen	101	3707	160	5172
Oldenburg	25	633	Oldenburg	33	794½	25	631½
Portugal	2	118	Portugal	2	143½	2	118
Preußen	Nicht zu ermitteln.		Preußen	1	134½	Nicht zu ermitteln.	
Schweden	5	583	Schweden	7	741	5	583
			Spanien.	3	164	...	.....
Oesterreich	1	147½	. . . .	...	.....	1	147½
Rußland.	5	248	. . . .	...	.....	3	120½
Sardinien	1	174	. . . .	...	.....	1	174
Frankreich	3	115½	. . . .	...	.....	3	115½
Lübeck.	Nicht zu ermitteln.		. . . .	...	.....	Nicht zu ermitteln.	
Mecklenburg	Nicht zu ermitteln.		. . . .	...	.....	Nicht zu ermitteln.	
				1728	51038		

Das Verhältniß des Altonaer Hafenverkehrs von 1852 zu 1851 stellt sich besser wie folgt:

	Ankommende Schiffe.		Ausgehende Schiffe.	
	Schiffe mehr	an Lasten	Schiffe mehr	an Lasten
Von transatlantischen Häfen	13 (31.71 pCt.)	316½ (6.64 pCt.)	13 (30.23 pCt.)	907 (18.81 pCt.)
Von Europäischen Häfen . .	139 (9.6 „)	2948 (6.85 „)	220 (15.9 „)	4563 (11.5 „)
Der Gesammtverkehr	152 (9.64 „)	3264½ (6.83 „)	233 (15.52 „)	5470 (11.86 „)

Die Gesammtsumme der ein- und ausgehenden Seeschiffe betrug:

1851.	1852.
3077 Schiffe von 93896½ Lasten	3462 Schiffe von 102630 Lasten
mehr 386 „ „	8734 „
„ (12.51 pCt.)	(9.30 pCt.)

Verhältniß der bestauten Lasten zu den unbestauten:

	Eingehende Schiffe.		Ausgehende Schiffe	
	1851.	1852.	1851.	1852.
Bestaut . .	95.19 pCt.	86.45 pCt.	44.64 pCt.	51.89 pCt.
Unbestaut .	4.81 „	13.55 „	55.36 „	48.11 „

B. Fischerfahrzeuge aus See.

Angekommen.				Ausgegangen.		
1851.		1852.		1851.		Für das Jahr 1852
Zahl.	Lasten.	Zahl.	Lasten.	Zahl.	Lasten.	fehlt es an Angaben.
482	2921½	515	3311 *)	483	2933	

*) Nach einer anderen Angabe 542 Schiffe 3426 Last.

C. Flußschiffahrt.

	1851.				1852.	
	Angek. von		Abg. nach.			
	Zahl d. Schiffe.	Lasten-gehalt.	Zahl d. Schiffe.	Lasten-gehalt.	Angekommene Schiffe.	Abg. Schiffe.
Holstein	1717	10875¾	1681	10206¼	Genauere Angaben fehlen. Es liegen zwei verschiedene vor:	für 1852 fehlt es an Angaben.
Hamburg.	578	14489¼	395	9859¼	Oberländer 503 Kähne 11926 Lasten	
Hannover, Unterelbe	574	4941¼	651	5865¼	„ 755 „ 15627 „	
„ Oberelbe	131	1024¾	81	747¾	Kleine Flußfahrzeuge von der Niederelbe . . 1137 von 9740 Lasten	
Lauenburg	31	765	7	115	do. do. . . 822 „ 5924 „	
Lübeck	18	150½	3	17¾	Also 1640 Fahrzeuge von 21666 Lasten	
Mecklenburg	13	237	5	78½	oder 1577 „ „ 21551 „	
Preußen	117	3003	405	10071	Die erste Aufgabe ist die summarische der Altonaer Hafenbehörde.	
Anhalt	....	.....	7	209½		
Sachsen	11	323½	30	920½		
Zusammen	3190	35810	3265	38090¾		

Darunter 899 Oberländer und 2291 kleinere Flußschiffe mit Steinen, Kalk, Brennmaterial, Victualien u. dgl. m.

In der eingehenden Flußschiffahrt ergebe sich also gegen 1851 für 1852 ein Minder von 1550 Schiffen (48.91 pCt.) und 14144 Lasten (39½ pCt.).

Der Heimath nach waren unter den 1851 ein- und ausgehenden Flußschiffen:

	Eingehend. Schiffszahl.	Eingehend. Lasten.	Ausgehend. Schiffszahl.	Ausgehend. Lasten.
Anhalt	10	298	10	298
*Hamburg	373	8233	379	8292½
*Hannover	1178	14755¼	1175	14732½
Lauenburg	100	2318¼	95	2215
*Lübeck	17	126	17	126
*Mecklenburg	53	1077	54	1090
*Preußen	331	9269	330	9226½
Sachsen	19	557½	19	557½

Wo ein * vorgezeichnet, begreifen die Zahlen auch den Seeschiffverkehr der respectiven Staaten.

Recapitulation.

	Eingelaufene Schiffe. 1851. Zahl	1851. Lasten	1852. Zahl	1852. Lasten	Ausgelaufene Schiffe. 1851. Zahl	1851. Lasten	1852. Zahl	1852. Lasten
Seeschiffe	1576	47774½	1729	51038	1501	46122	1734	51592
Fischerfahrzeuge	482	2921½	515	3311	483	2933		
Kleinere Elbfahrzeuge	2291	15817	1640	21666	3265	38090		
Oberländer.	899	19993						
	5248	86506	3883	76015	5249	87145	1734	51592

Aus- und eingegangene Schiffe in 1851.
10497 Schiffe von 173651 Lasten.

Aus- und eingegangene Seeschiffe.

1851.	1852.
3077 Schiffe von 93896½ Lasten.	3462 Schiffe von 102630 Lasten.

Mehr in 1852: Schiffe 12.51 pCt. Lasten 9.30 pCt.

Anhang II.

Enthaltend

die alphabetische Uebersicht der directen Altonaer Einfuhr in 1852

ohne Berührung Hamburgischer Speicher.

Aufgemacht nach der Hamburg-Altonaer Einfuhrliste.

(Hinsichtlich der Güter an Ordre vergleiche den Text).

		Seewärts	Oberelbe	Hmb.-Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total
Accordions .	Kiste	...	...	1	...	...	1
Achsen . . .	"	1	...	...	...	...	1
	Stück	232	...	...	...	...	232
(Vgl. Räder u. Achsen.)							
Aepfel . . .	Fässer	7	...	...	...	...	7
Apfelsinen (s. Südfrücht.)							
Aetzlauge . .	Flaschen	...	...	...	...	8	8
Alaun . . .	Fässer	71	...	...	...	...	71
Ale (s. Bier.)							
Ambos . . .	Stück	13	...	...	...	15	28
Amidam . .	Gebinde	...	...	...	685	...	685
	Fässer	2	...	7	157	3	169
	Kisten	...	...	...	125	...	125
Ananas . .	Korb	1	...	...	...	...	1
Angelhaken .	Packen	1	...	...	...	...	1
Anis	"	1	...	...	...	...	1
Anker . . .	Stück	200	...	...	...	...	200
Anschovis . .	Duncker	544	...	...	...	...	544
	Faß	1	...	...	...	...	1
	Kisten	4	...	...	...	...	4
Antifriction grease							
	Fässer	10	...	...	...	...	10
Antimoniumerz	"	...	1	...	...	...	1
Apparate . .	Kiste	...	...	1	...	...	1
Arrac . . .	Lägel	1	...	...	...	...	1
	do. ½	2	...	...	...	...	2
	Anker ½	1	...	...	...	...	1
Arrowroot .	Kiste	1	...	...	...	...	1
do. und Sago	"	2	...	...	...	...	2
Arsenik . . .	Fässer	...	5	...	...	...	5
Arsenikerz . .	"	...	80	20	...	...	100
Assafoetida .	Kiste	...	...	1	...	...	1
Augeneſſenz .	Faß	...	1	...	...	...	1
Austern . .	Fässer	8	...	...	...	...	8
Band . . .	Ballen	...	...	...	...	5	5
	Fässer	...	...	...	...	50	50
	Kisten	...	...	...	...	34	34
do. Baumwollen-							
	Ballen	1	...	...	...	...	1
do. Seiden- .	Kisten	1	...	7	...	...	8
Baumwolle .	Ballen	7090½	...	...	...	...	7090½
Baumwollenabfall							
	Säcke	8	...	...	...	...	8
Beeren . . .	"	...	...	1	...	...	1
Bergroth . .	Fässer	2	...	...	...	...	2
Bernstein . .	Fässer	...	2	2	...	...	4
Bernstein . .	Säcke	4	...	...	...	...	4
Bernsteinfirniß	Kiste	...	1	...	...	...	1
Bettfedern .	Ballen	...	...	2	...	...	2
	Säcke	...	7	...	...	...	7
(Vgl. Eiderdunen, Federn u. Dunen.)							
Bettstellen, eiserne	Stück	2	...	...	...	...	2
Beuteltuch .	Packen	1	...	...	...	...	1
Bier	Fässer	1	...	6	...	...	7
	Gebinde	...	...	...	4	...	4
	Tonnen ¼	...	...	...	4	...	4
	Kisten	...	...	6	...	...	6
do. Ale . . .	Fässer	3	...	...	...	...	3
	Kelder	1	...	...	...	...	1
do. Porter .	Faß	1	...	...	...	...	1
Bilder . . .	Ballen	...	...	8	...	...	8
	Kisten	...	...	2	...	...	2
Bindfaden .	Ballen	...	...	...	...	11	11
	Kisten	...	...	...	...	5	5
Blech . . .	"	...	8	...	...	...	8
do. Eisen- .	Bund	271	...	...	...	...	271
	Kisten	...	9	...	...	...	9
do. Kupfer- .	Rollen	...	...	15	...	...	15
	Stück	...	11	2	...	...	13
do. Zink- . .	Faß	...	1	...	...	...	1
Bleche . . .	Kisten	...	...	2	...	...	2
Blei	Stück	36	...	...	...	...	36
Bleichpulver .	Fässer	23	...	...	...	...	23
Bleistifte . .	Kiste	...	...	1	...	...	1
Bleiweiß . .	Fässer	103	3	1	...	28	135
Bleizucker . .	"	...	1	...	...	...	1
Blüthen . .	Ballen	...	...	2	...	...	2
	Faß	...	...	1	...	...	1
Blumen . .	Ballen	...	...	1	...	...	1
	Kisten	2	...	...	...	...	2
Blumengestelle	Stück	2	...	...	...	...	2
Blumenzwiebeln							
	Kisten	37	...	...	...	...	37
Bolzen . . .	Säcke	12	...	...	...	...	12
do. eiserne .	"	182	...	...	...	...	182
Boot fronts .	Kiste	1	...	...	...	...	1
Booy	Ballen	4	...	...	...	...	4
Borax . . .	Fässer	2	...	...	...	...	2
Borke . . .	Mulden	1505	...	...	...	...	1505
Borsten . . .	Ballen	...	...	5	...	...	5
	Fässer	...	...	17	...	2	19

		Seewärts	Oberelbe	Hmb.-Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total.
Borsten . .	Kisten	2	...	1	...	5	8
do. und Felle	Colli	...	...	5	...	..	5
Bouteillen. .	Fässer	...	...	2	...	..	2
	Kisten	...	3	...	...	..	3
	Stück	...	9935	3336	...	..	10271
Branntewein	Oxhoft	17	...	...	...	..	17
	Fässer	5	...	...	...	..	5
	Quarten	4	...	...	...	..	4
Braunroth .	Fässer	2	...	...	...	..	2
Braunstein .	Fässer	...	19	...	...	..	19
Bretter. . .	Stück	6	...	..	...	..	6
Bronze . . .	Kiste	...	...	1	...	..	1
Brückenwagen	Colli	...	...	13	...	..	13
	Stück	...	106	21	...	..	127
Brunellen. .	Kiste	1	...	...	...	..	1
Butter . . .	Tonnen	...	...	...	17	..	17
	do. 1/2	30	...	...	54	..	84
	do. 1/3	1431	...	...	3532	Hb. Mecklb. 21	4984
	do. 1/4	5320	...	...	272	..	5592
	do. 1/8	140	...	...	...	..	140
	do. 1/16	5	...	...	...	..	5
	Gebinde	10	93	2571	7726	..	10400
	Fässer	7	...	...	...	..	7
	Colli	...	...	...	9	..	9
do. und Graupen							
	Colli		...	...	53	..	53
do. und Schinken							
	Colli	...	...	...	69	..	69
Cacoa . . .	Säcke	64	...	...	...	..	64
Caffee . . .	Fässer	227	...	...	...	..	227
	Säcke	22829	...	...	...	..	22829
	Kisten	30	...	...	...	..	30
Caffeemühlen	Fässer	...	...	...	...	2	2
Calomel . .	Kisten	2	...	...	...	..	2
Candelaber .	Kiste	1	...	...	...	..	1
Canehl . . .	Ballen	1	...	...	...	..	1
Cappern . .	Fässer	4	...	...	...	..	4
	Kiste	1	...	...	...	..	1
Caput mortuum							
	Fässer	...	27	...	...	..	27
	Kisten	...	6	...	...	..	6
Cardamom .	Kiste	1	...	...	...	..	1
Cedern . . .	Blöcke	302	...	...	...	..	302
Chemicalien .	Faß	...	1	...	...	..	1
	Kisten	...	2	...	...	..	2
	Colli	...	3	...	...	..	3
Chinesischgelb	Faß	1	...	...	...	..	1
Chocolade. .	Kisten	3	...	6	...	..	9
Chrome . .	Fässer	10	...	...	...	..	10
Chromsalz .	Fässer	280	...	...	...	..	280
Chronometer	Kiste	1	...	...	...	..	1
Cichorien . .	Fässer	2	1	...	6	7	16
Cigarren . .	Ballen	1	...	...	...	..	1
	Körbe	...	...	...	...	3	3
	Kisten	2	...	3	...	93	98
	Stück	54857	...	...	...	..	54857
do. und Taback							
	Kisten	...	...	...	...	4	4
Citronen (s. Südfrüchte.)							
Citronensaft .	Fässer	4	...	...	...	..	4
Coatings . .	Ballen	...	...	2	...	..	2
Cochenille . .	Ballen	11	...	...	...	..	11
	Fässer	9	...	1	...	..	10
	Kisten	7	...	...	...	..	7

		Seewärts	Oberelbe	Hmb.-Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total
Cochenille. .	Packen	1	...	...	...	...	1
	Säcke	4	...	...	...	...	4
Coculus indicus							
	Säcke	25	...	...	...	...	25
Conserves. .	Kisten	6	...	4	...	...	10
Contanten .	Kisten	16	...	1	...	...	17
	Packen	4	...	...	...	...	4
	Säcke	5	...	...	...	...	5
	Colli	7	...	...	...	...	7
Copalkack . .	Kisten	...	2	...	...	...	2
Corinthen. .	Both	...	...	...	2	...	2
	Fässer	23	...	...	...	...	23
Couleur. . .	Gebinde	...	...	1	...	...	1
	Anker	...	...	2	...	...	2
Cremor Tartari							
	Fässer	3	...	...	...	...	3
Curcumae .	Säcke	90	...	...	...	...	90
Dachpfannen, gläserne							
	Kisten	5	...	...	...	...	5
Därme . . .	Tonnen	...	...	11	...	...	11
	Fässer	...	...	3	...	...	3
Decimalwaagen	Stück	1	...	...	...	...	1
Decken . . .	Ballen	26	...	...	...	...	26
	Kisten	...	...	2	...	...	2
	Packen	3	...	...	...	...	3
Dinte . . .	Kisten	3	...	...	...	...	3
	Faß	1	...	...	...	...	1
Disteln . . .	Ballen	12	...	...	...	...	12
	Fässer	40	...	...	...	2	42
Drath . . .	"	...	1	...	...	...	1
	Kisten	...	...	2	...	...	2
do. Eisen-. .	Fässer	2	2	...	...	5	9
	Bund	7	...	...	...	...	7
	Korb	...	...	1	...	...	1
	Packen	...	...	...	...	9	9
	Säcke	24	...	...	...	...	24
	Collo	...	...	1	...	...	1
do. Holz-. .	Packen	...	20	...	...	...	20
do. leonischer	Kisten	...	...	3	...	...	3
do. Messing-.	Packen	1	...	...	...	...	1
do. Musik- .	Kiste	1	...	...	...	...	1
do. Stahl- .	Korb	1	...	...	...	...	1
Drathstifte .	Fässer	4	...	...	...	...	4
Drell . . .	Kiste	...	...	1	...	...	1
Droguen . .	Fässer	4	...	8	...	7	19
	Ballen	...	2	...	...	...	2
	Kisten	1	3	16	...	6	26
	Sack	...	...	1	...	...	1
	Colli	...	...	44	...	...	44
Druckformen.	Packen	19	...	...	...	...	19
Düffel . . .	Ballen	1	...	...	...	...	1
Eau de Cologne							
	Kisten	...	...	...	...	14	14
do. de Lob .	Kiste	...	...	...	...	1	1
Eiderdunen .	Ballen	4	...	...	...	...	4
(Vgl. Bettfedern, Federn und Dunen.)							
Eisen . . .	Tons	3223.24.10	...	...	...	...	3223.24.10 ℔
	do. 1/20	35	...	...	...	...	35
	Bunde	5891	103	...	...	...	5994
	Stangen	20310	7586	1230	...	...	29126
	Stück	4929	233	...	...	...	5162
	Platten	33	...	...	...	...	33
	Fässer	...	...	4	...	...	4
	Packen	6	...	...	...	...	6
(Vergl. Gurten und Eisen.)							
Eisen, altes .	Säcke	2	...	...	...	...	2
	Pfund	900	...	...	...	...	900

		Seewärts	Oberelbe	Hmb.-Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total
Eisenbahnchairs	Stück	13810	...	...	...	...	13810
Eisenbahnschienen	Stück	127	...	...	...	...	127
Eisenplatten .	Packen	...	...	1	...	...	1
Erde	Fässer	...	...	...	...	9	9
do. cölnische .	„	1	...	...	...	...	1
do. schwarze .	„	...	2	...	...	...	2
Erdnüsse . .	Säcke	20	..	...	...	...	20
Essenzen . .	Kisten	3	...	...	...	...	3
Essig	Oxhoft	4	...	...	...	...	4
	Tierces	6	...	...	...	...	6
	Faß	1	...	...	...	...	1
Etiquetts . .	Kiste	1	...	...	...	...	1
	Colli	...	...	7	...	...	7
Farbe . . .	Fässer	7	27	87	...	21	142
	Ballen	...	...	3	...	...	3
	Kisten	1	10	98	...	3	112
	Colli	...	4	11	...	2	17
Farbeholz . .	Säcke	4	...	...	...	...	4
	Faß	...	1	...	...	...	1
do. blau . .	Quintal	7598	...	...	...	...	7598
	Sack	1	...	...	...	...	1
	Stück	5	...	...	...	...	5
	Pfund	2592	...	...	...	...	2592
do. Brasil. .	Ballen	4	...	...	...	...	4
do. Fiset . .	Pfund	13476	...	...	...	...	13476
do. gelb . .	Stück	191	...	...	...	...	119
do. Japan .	Tons	3 Ct. 15	...	...	...	...	3 Ct. 15
do. Sandel .	Fässer	9	...	...	...	...	9
Federn und Dunen	Ballen	...	...	44	...	...	14
(vgl. Bettfedern, Eiderdunen.)							
Federposen (s. Felle und Federposen.)							
Feigen . . .	Packen	20	...	...	...	...	20
	Körbe	270	...	...	...	...	270
	Trommeln	3¾	...	...	...	...	3¾
Feilen . . .	Fässer	2	...	...	...	...	2
	Kisten	3	...	...	...	1	4
	Korb	...	...	...	...	1	1
Feldspath . .	Fässer	525	...	...	..	...	525
Felle	Ballen	103	...	...	...	...	103
	Bunde	2	...	79	221	...	302
	Kisten	9	...	1	3	1	14
	Packen	11	...	85	4172	...	4268
	Säcke	...	...	2	...	...	2
	Colli	...	...	39	9	...	48
	Stück	25	...	...	...	...	25
(Vgl. Borsten und Felle.)							
do. Bock= . .	Packen	13	...	...	...	..	13
	Stück	16	...	...	...	...	16
do. Dachs= .	Ballen	...	...	2	...	...	2
do. gesalzene	Stück	...	260	...	...	...	260
do. Haasen= .	Ballen	...	...	20	...	...	20
do. Hirsch= .	„	...	...	...	...	2	2
do. Iltis= . .	Kiste	1	...	...	...	...	1
	Packen	1	...	...	...	...	1
do. Kalb= . .	Decher	80	...	...	...	...	80
	Bunde	215	...	...	141	...	356
	Packen	157	..	...	12	Lübeck. 96	265
	Ballen	8	...	...	...	Hb. ...	8
	Stück	1854	...	...	...	...	1854
do. do. und Schaaf=	Bund	1	...	...	...	...	1

		Seewärts	Oberelbe	Hmb.-Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total
Felle, Katzen=	Packen	1	...	...	...	...	1
do. Lamm= .	Ballen	1	...	...	...	...	1
	Bunde	58	...	...	...	...	58
	Packen	4	...	...	...	...	4
do. do. und Schaaf=	Bunde	42	...	...	...	...	42
do. Marder= .	Faß	1	...	...	...	...	1
do. Robben= .	Ballen	1	...	...	...	...	1
(via Glückstadt)	Stück	6600	...	...	...	...	6600
do. Schaaf= .	Decher	231	...	...	...	...	231
	Ballen	5	...	...	...	...	5
	Bunde	90	...	...	...	...	90
	Packen	1	...	...	...	...	1
	Stück	58	...	...	...	...	58
(Vgl. Kalb= und Schaaffelle, Lamm= und do.)							
do. Seehunde=	Packen	...	...	1	...	...	1
do. Zickel= . .	Kiste	1	...	...	...	...	1
do. Ziegen= .	Ballen	26	...	...	...	...	26
	Kisten	3	...	...	...	...	3
	Packen	2	...	...	...	...	2
	Stück	523	...	...	...	...	523
Felle und Butter	Colli	...	...	11	...	...	11
do. und Federposen	Bunde	...	...	...	3	...	3
do. und Haare	Packen	...	...	...	9	...	9
do. und Häute	Bunde	...	...	41	...	...	41
	Packen	...	...	...	198	...	198
	Colli	...	...	...	200	...	200
do. und Leder	Parthie	...	...	...	1	...	1
	Packen	...	...	...	180	...	180
	Colli	...	...	...	196	...	196
do. do. und Wolle	Packen	. .	...	...	10	...	10
Felle und Wolle	Packen	...	...	48	...	...	48
	Colli	...	...	35	23	...	58
Fenchel . . .	Säcke	...	36	...	...	...	36
Fenders . . .	Kiste	1	...	...	...	...	1
Feuerzeuge .	„	6	...	...	...	...	6
Feuilles de marum	Ballen	2	...	...	...	...	2
Figuren . .	Kiste	1	...	...	...	...	1
Filz	Ballen	1	...	...	...	...	1
	Kisten	4	...	...	...	...	4
Filztrichter .	Dutzend	1	...	...	...	...	1
Firniß	Kisten	...	4	...	...	...	4
(Vgl. Lack u. Firniß.)							
Fische	Fässer	3	...	...	...	...	3
(Vgl. Kabliau.)							
do. Höcker= .	Waag	600	...	...	...	...	600
do. Klipp= . .	Sch℔	42	...	...	...	...	42
	L℔	5	...	...	...	...	5
Fischangeln .	Kiste	1	...	...	...	...	1
Fischhäute . .	Stück	48	...	...	...	...	48
	Kiste	...	...	1	...	...	1
Flachs	Ballen	...	...	...	...	17	17
	Fässer	...	...	...	...	229	229
	Kisten	...	...	...	...	2	2
	Säcke	...	...	...	...	26	26
	Packen	...	...	22	...	11	33
(Vgl. Heede u. Flachs.)							
do. und Leinen	Colli	...	...	...	...	4	4
Flanell	Ballen	13	...	...	...	...	13
Flaschenkeller	Kisten	...	2	...	...	...	2
Fleisch	Tonnen	...	...	...	12	...	12
	Kiste	...	...	1	...	...	1
	Faß	1	...	...	...	...	1

		Seewärts	Oberelbe	Hmb.-Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total
Fleisch, Schweine-,	Tonnen		...	5	...	..	5
do. gesalzenes	„	...	...	...	34	..	34
Fliesen . . .	Stück	12350	...	...	270	..	12620
Formen . . .	Kiste	...	...	1	...	..	1
Fortepiano .	„	...	...	2	...	..	2
Früchte . . .	Colli	...	...	8	...	..	8
do. eingemachte	Kisten	11	...	...	...	..	11
Garn . . .	Ballen	50	...	59	...	85	194
	Fässer	...	...	1	...	9	10
	Kisten	2	...	12	...	..	14
	Körbe	...	...	...	...	4	4
do. Alpaca .	Ballen	3	...	...	...	..	3
do. Baumwollen-							
	Ballen	38	...	...	...	..	38
	Fässer	7	...	...	...	..	7
	Kisten	4	...	3	...	..	7
do. do. und Merino-							
	Ballen	1	...	...	...	..	1
do. Flachs- .	„	14	...	...	...	..	14
do. Heede- .	„	381	...	...	...	..	381
do. do. und Leinen-							
	Ballen	43	...	...	...	..	43
do. Leinen- &c.	„	1627	5	...	...	..	1632
	Packen	2	...	...	...	..	2
	Kiste	1	...	...	...	..	1
do. do. u. Wollen und							
Wollen u. Leinen-							
	Ballen	2	...	...	...	..	2
do. Mohair-.	„	6	...	...	...	..	6
	Packen	1	...	...	...	..	1
do. Seiden- .	Ballen	21	...	...	...	..	21
do. Vigonia-	Ballen	1	...	...	...	..	1
do. Wollen-.	„	919	...	3	...	..	922
	Kisten	...	...	5	...	..	5
Garnabfall .	Ballen	1	...	...	...	..	1
Gasapparate	Kisten	...	...	...	...	2	2
Gasmeter . .	„	1	...	...	...	..	1
Gemälde . .	„	2	...	1	...	..	3
	Stück	8	...	...	...	..	8
Genever . .	Pipen	3	...	...	...	..	3
	Fässer	2	...	...	...	..	2
	Körbe	3	...	...	...	..	3
Geräthschaften	Fässer	2	...	...	...	..	2
Geschirr . .	„	...	...	27	...	..	27
	Kisten	...	...	5	...	..	5
	Colli	...	...	2	...	..	2
do. eisernes .	Stück	...	90	...	...	..	90
do. emaillirtes	„	...	161	...	...	..	161
do. Gesundheits-							
	Kisten	...	...	5	...	..	5
do. gußeisernes							
	Stück	...	98	...	...	..	98
Getraide:							
Bohnen . .	Tonnen	648½	...	...	...	..	648½
	Faß	1	...	...	...	..	1
	Säcke	...	3	256	10	..	269
do. weiße . .	Last	1	...	...	...	..	1
	Säcke	15	...	...	...	..	15
Buchweizen							
(s. Gerste u. Buchweizen.)							
Erbsen . . .	Last	...	...	...	1	..	1
	Tonnen	40	...	...	...	..	40
	Fässer	...	...	...	26	..	26
	Säcke	...	...	845	3588	..	4433
do. u. Roggen	„	...	...	...	175	..	175
Gerste . . .	Tonnen	4261½	...	...	...	..	4261½
	Säcke	...	...	334	7000	..	7334
(Vgl. Weizen u. Gerste.)							

		Seewärts	Oberelbe	Hmb.-Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total.
do. und Buchweizen							
	Säcke	..	...	...	92	..	93
do. und Roggen							
	Säcke	...	...	...	90	..	90
Hafer . . .	Tonnen	1306½	...	...	...	..	1306½
	Säcke	90	...	204	3052	..	3346
Roggen . .	Tschetwert	750	...	...	...	..	750
	Last	73	...	...	...	..	73
	Scheffel	8¾	...	...	...	..	8¾
	Tonnen	1133	...	...	...	..	1133
	Säcke	...	...	...	3624	..	3624
(Vgl. Erbsen u. Roggen							
Gerste u. do.							
Weizen . . .	Last	...	3	19	...	..	22
	Fässer	...	17	42	...	..	59
	Tonnen	2259	...	400	...	..	2659
	Säcke	1138	...	...	17358	..	18496
do. und Gerste	„	...	...	...	72	..	73
Wicken . . .	„	...	...	...	213	..	213
Graupen . .	„	...	...	150	35	..	185
(Vgl. Butter u. Graupen)							
Gries . . .	„	...	1	...	...	6	7
Grütze . . .	„	...	...	...	92	..	92
Mehl . . .	Fässer	2½	...	...	...	..	2½
	Säcke	...	...	10	2	..	12
Gewehre . .	Kisten	1	...	7	...	..	8
Gips	Tonne	...	...	1	...	..	1
	Fässer	...	5	...	...	..	5
Glätte . . .	„	5	...	...	...	..	5
Glas . . .	Kisten	238	...	37	...	12	287
	Packen	2	...	...	...	..	2
do. Fenster- .	Kisten	4357	...	...	...	..	4357
do. Hohl- . .	Fässer	...	3	3	...	4	10
	Kisten	120	903	198	...	3	1233
	Körbe	...	...	...	...	2	2
	Colli	...	2	...	...	..	2
do. do. grünes	Parthie	...	6	...	...	..	6
do. Jalousien	Kiste	...	1	...	...	..	1
Glasscherben	Säcke	2	...	...	14	..	16
	Pfund	184	...	...	...	..	184
Glas, Schmelz-							
	Kisten	...	...	3	...	..	3
do. Spiegel- .	„	5	...	3	...	26	34
Glassteine .	„	...	...	9	...	..	9
Glas und Zinnfolie							
	Kisten	...	...	2	...	..	2
Glaubersalz .	Faß	...	...	1	...	..	1
Goldleisten .	Ballen	...	...	1	...	..	1
	Kisten	...	...	10	...	2	12
	Colli	...	...	2	...	..	2
Granatäpfel .	Kisten	9	...	...	...	..	9
Graphit . .	Fässer	...	1222	...	...	..	1222
Guano . . .	Sack	1	...	...	...	..	1
Gummi . .	Fässer	11	...	...	...	..	11
	Kisten	6	...	...	...	..	6
do. animi . .	„	5	...	...	...	..	5
do. arabicum	Fässer	37	...	...	...	..	37
	Packen	10	...	...	...	..	10
do. benjamin	Kisten	4	...	...	...	..	4
do. copal . .	„	1	...	...	...	..	1
do. elasticum	„	3	...	...	...	..	3
	Körbe	100	...	...	...	..	100
	Packen	1	...	...	...	..	1
	Colli	...	193	...	...	..	193
do. guttae .	Kisten	2	...	...	...	..	2
do. kino . .	„	3	...	...	...	..	3
do. mastix .	Faß	1	...	...	...	..	1
do. myrrha .	Kisten	2	...	...	...	..	2
do. olibanum	„	2	...	...	...	..	2

		Seewärts	Oberelbe	Hmb.-Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total
Gummischuh	Kisten	28	..	...	...	...	28
	Packen	8	..	...	...	...	8
Gurten . . .	Bunde	...	..	26	...	...	26
	Sack	...	..	1	...	...	1
	Colli	...	..	31	...	...	31
do. und Eisen	"	...	..	6	...	...	6
do. und Spahn							
	Bunde	...	..	26	...	...	26
Gutta percha	Packen	7	..	...	...	...	7
Haare . . .	Ballen	5	..	1	20	...	26
	Korb	1	..	...	...	...	1
	Säcke	14	..	...	10	...	24
do. Hasen= .	Kisten	...	..	1	...	3	4
do. Kaninchen=	"	...	..	...	...	8	8
do. Kroll= .	Säcke	...	..	...	5	...	5
do. Kuh= . .	Ballen	...	..	...	20	...	20
	Packen	7	..	...	...	...	7
	Säcke	2	..	...	17	...	19
do. Menschen=	Ballen	...	..	...	...	2	2
do. Pferde= .	"	...	..	...	...	1	1
	Kisten	...	..	2	...	...	2
	Säcke	85	..	...	...	2	87
	Packen	2	..	...	...	...	2
do. do. und Schweins=							
	Collo	1	..	...	...	...	1
do. Roß= . .	Kiste	...	..	1	...	...	1
do. Schweins=	Ballen	...	..	...	2	...	2
	Säcke	10	..	...	20	...	30
	Pfund	100	..	...	...	...	100
Hacken und Augen							
	Kiste	...	..	...	...	1	1
Häringe . .	Tonnen	1225	..	...	...	...	1225
	do. ½	73	..	...	...	...	73
	do. ¼	4	..	...	...	...	4
	Fässer	8	..	...	...	...	8
Häute . . .	Ballen	25	..	...	...	...	25
	Bunde	243	..	...	162	...	405
	Parthie	...	..	...	36	...	36
	Packen	30	..	5	69	...	104
	Stück	12912	..	...	596	...	13508
do. gesalzene.	"	3676	..	...	...	...	3676
do. z. Garniren	"	238	..	...	...	...	238
do. trockene .	"	18402	..	...	...	...	18402
do. Hirsch. .	Packen	...	..	...	...	1	1
do. Wallroß.	Stück	236	..	...	...	...	236
do. und Leder	Colli	...	..	...	92	...	92
Hagel . . .	Faß	...	..	...	...	1	1
	Beutel	...	..	...	...	200	200
Handschuhe .	Kisten	1	..	2	...	2	5
do. und Seide	"	...	..	...	...	2	2
Hanf. . . .	Ballen	27	..	12	...	...	39
						Lüb.	
	Bunde	...	..	312	...	25	337
						Hb.	
	Packen	...	..	3	...	...	3
	Collo	...	..	1	...	...	1
do. und Matten							
	Bunde	...	..	2	...	...	2
do. und Heede	"	...	..	3	...	...	3
Harmonicas .	Kisten	...	..	12	...	...	12
Harz. . . .	Fässer	1001	..	...	...	...	1001
Heede . . .	Ballen	...	..	...	2	29	31
	Bunde	...	..	1	1	...	2
	Packen	...	..	...	...	1	1
	Säcke	4	..	...	83	8	95
	Colli	...	..	7	...	...	7
(Vgl. Hanf und Heede Lumpen u. do.)							
do. und Flachs	Ballen	...	..	...	...	2	2

		Seewärts	Oberelbe	Hmb.-Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total
Hirschhornsalz	Kisten	...	..	...	...	15	15
Hörner . . .	"	1	..	...	...	...	1
	Säcke	...	..	1	3	...	4
	Stück	14394	..	...	...	...	14394
do. Hirsch= .	"	42	..	...	...	...	42
do. Bock= . .	Packen	1	..	...	...	...	1
do. und Knochen							
	Säcke	...	..	...	6	...	6
Hölzer . . .	Kiste	...	..	...	...	1	1
Holz, Eschen=	Stück	...	..	...	102	...	102
do. Mahagoni=	Blöcke	208	..	...	...	...	208
(Vgl. Cedern.)							
Holzschachteln	Kisten	...	8	...	...	...	8
Honig . . .	Fässer	111	..	...	...	...	111
Hopfen . . .	Ballen	34	6	95	...	219	351
	Kiste	...	..	...	...	1	1
	Säcke	...	..	14	...	...	14
	Colli	...	..	6	...	...	6
Hornabfall .	Säcke	...	..	...	33	3	36
(Vgl. Lumpen und Hornabfall.)							
do. und Wolle	Säcke	...	..	...	5	...	5
Hornspitzen .	"	1	..	...	...	...	1
	Stück	278	..	...	...	...	278
Hüte. . . .	Kiste	...	..	...	...	1	1
Hutgarnituren	"	2	..	...	...	...	2
Jacken wollene							
	Packet	6	..	...	...	...	6
Indigo . . .	Fässer	1	..	4	...	...	5
	Seronen	22	..	...	...	...	22
	Kisten	578	.	...	...	...	578
do. rother .	Fässer	68	..	...	...	...	68
Indigoextract	"	2	2	...	...	...	4
Instrumente .	Kisten	...	..	32	...	4	36
do. musikalische	"	...	1	19	...	6	26
(Vgl. Accordions, Fortepianos, Harmonikas, Maultrommeln.)							
do. nautische.	Kiste	1	..	...	...	...	1
Kabliau . .	Fässer	2	..	...	...	...	2
Kämme . .	Kiste	1	..	...	...	...	1
	Packen	1	..	...	...	...	1
do. hölzerne .	Kisten	...	..	2	...	...	2
Käse	Faß	...	..	1	...	...	1
	Kisten	4	..	...	...	...	4
	Körbe	...	..	...	15	6	21
	Kübel	...	..	...	...	2	2
	Parthie	...	..	...	1	...	1
	Stück	19126	..	2	254	...	19382
Kali	Kiste	...	..	1	...	...	1
do. blausaures	"	...	..	3	...	...	3
do chronsaures							
	Faß	5	..	...	...	...	5
Kanonen . .	Stück	30	..	...	...	...	30
Karden . . .	Faß	...	1	...	...	...	1
Kartoffeln. .	Wispel	...	40	...	...	...	40
	Faß	1	..	...	...	...	1
	Körbe	20	..	...	...	...	20
Kartoffelmehl	Faß	...	1	...	...	...	1
Kaufmannsgüter							
	Ballen	56	..	...	...	...	56
	Kisten	147	..	65	...	...	212
	Fässer	31	..	...	...	...	31
	Bund	2	..	...	...	...	2
	Tonne	1	..	...	...	...	1
	Körbe	3	..	...	...	...	3
	Packen	28	..	...	...	...	28
	Säcke	60	..	...	...	...	60
	Colli	9	..	33	...	...	42

		Seewärts	Oberelbe	Hmb.-Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total
Kessel eiserne	Stücke	120	...	...	...	...	120
do. messingne	Packen	...	...	5	...	...	5
Ketten . . .	Stücke	105	...	...	...	...	105
	Säcke	4	...	...	...	...	4
						Lüb.	
Kienruß . .	Fässer	...	120	17	...	1	138
						Hb.	
Kirschen . .	Gebinde	...	...	1	..	...	1
Kirschsaft . .	Oxhoft	...	2	...	...	...	2
	Gebinde	...	...	4	...	...	4
Knochen . .	Säcke	56	...	...	324	89	469
	Colli	...	...	...	6	...	6
	Pfund	36200	...	...	...	...	36200
(Vgl. Hörner und Knochen; Leder, Lumpen u. Knochen; Lumpen und Knochen.							
Knochenschwärze							
	Fässer	...	5	...	...	...	5
Knöpfe . . .	„	...	...	1	...	...	1
	Kisten	1	...	10	...	23	34
do. Glas-. .	„	...	...	2	...	...	2
do. Holz-. .	Fässer	...	...	2	...	...	2
do. do. und Glas-							
	Kiste	...	...	1	...	...	1
Knoppern . .	Ballen	8	...	...	...	...	8
Körbe . . .	Kisten	...	...	4	...	...	4
Korken . . .	Ballen	10	...	...	...	...	10
Korkholz . .	Quintal	240	...	...	...	..	240
Kornwannen	Stücke	100	...	...	...	...	100
Kräuter . .	Ballen	2	...	...	...	...	2
	Korb	1	...	...	...	...	1
	Säcke	...	...	4	...	...	4
Krapp . . .	Fässer	4	2	...	...	...	6
	Säcke	...	6	...	...	...	6
Kratzen. . .	Kisten	...	...	23	...	...	23
	Packen	...	...	3	...	...	3
	Colli	...	...	2	...	...	2
do. und Leder	„	...	...	2	...	...	2
Kreide . . .	Tonnen	...	...	...	3	...	3
	Fässer	115	...	...	...	...	115
Kreutzbeeren.	„	9	...	...	...	...	9
Krippen, steinerne							
	Stücke	24	...	...	...	...	24
Krucken. . .	Kisten	...	...	...	...	4	4
Kümmel . .	Säcke	...	65	...	...	...	65
Kupfer . . .	Faß	1	...	...	...	...	1
	Kisten	54	...	...	...	...	54
	Scheiben	55	...	...	...	...	55
	Packen	2	...	...	...	...	2
do. altes . .	Fässer	7	...	...	...	...	7
	Stücke	17	...	...	...	...	17
	Pfund	1295	...	...	...	...	1295
Kupferstiche .	Kiste	1	...	...	...	...	1
	Pack	1	...	...	...	...	1
Lacdye . . .	Fässer	2	...	...	...	...	2
	Kisteu	65	...	...	...	...	65
Lachs	„	4	...	...	...	...	4
	Pack	1	...	...	...	...	1
	Colli	3	...	...	...	...	3
Lack.	Fässer	...	...	4	...	...	4
	Kisten	...	...	2	...	...	2
do. und Firniß	Korb	1	...	...	...	...	1
Lackmoos . .	Faß	1	...	..	...	...	1
Lakritzen. . .	Kisten	4	...	...	...	..	4
Lakritzensaft .	„	17	...	...	...	...	17
Lampen . . .	„	1	...	...	...	...	1
Lampenschwärze							
	Faß	1	...	...	...	...	1

		Seewärts	Oberelbe	Hmb.-Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total
Lauge. . . .	Flaschen	...	...	...	...	16	16
Lavendelblüthe	Ballen	3	...	...	...	...	3
Leberthran .	Kiste	10	..	...	...	...	10
Leder	Ballen	55	...	4	21	11	91
	Bürden	...	...	8	...	...	8
	Rollen	...	...	...	16	5	21
	Bund	...	...	...	113	...	113
	Fässer	...	...	2	...	...	2
	Kisten	8	...	3	8	13	32
	Packen	21	...	50	379	8	458
	Säcke	...	...	4	21	...	31
	Colli	...	...	51	50	3	104
	Stück	1	...	...	...	...	1
(Vgl. Felle und Leder, do. Leder und Wolle Häute und Leder Kratzen und do.)							
Leder, Leim- .	Ballen	4	...	...	...	...	4
	Säcke	179	...	...	61	17	257
	Packen	10	...	...	...	...	10
do. Schaaf- .	Ballen	...	...	1	...	...	1
do. Sohl- . .	Bürden	8	...	...	...	...	8
	Rolle	1	...	...	...	...	1
do. und Haare	Packen	...	...	...	4	...	4
	Colli	...	...	...	5	...	5
do. Lumpen u. Knochen							
	Säcke	...	...	...	10	...	10
do. und Wolle	„	...	...	...	3	...	3
	Colli	...	...	...	6	. .	6
Leim	Fässer	...	...	1	...	2	3
Leinen. . . .	Ballen	...	71	128	...	266	465
	Kisten	...	2	131	...	52	185
	Packen	...	...	10	...	...	10
	Colli	...	1	46	...	...	47
	Stücke	...	1200	106	...	644	1950
(Vgl. Flachs u. Leinen)							
do. Canewas.	Ballen	3	...	...	...	...	3
do. Drell . .	„	...	...	...	...	32	32
	Kisten	...	...	...	...	3	3
(Vgl. Drell.)							
do. Halb- . .	Ballen	...	...	4	...	...	4
	Kisten	...	...	2	...	...	2
	Colli	...	...	2	...	...	2
do. Raventuch	Kisten	...	...	25	...	...	25
do. Segeltuch	Ballen	1	...	...	...	18	19
	Kisten	...	...	...	...	4	4
	Stücke	...	...	...	...	704	704
						Lüb.	
	Packen	...	...	...	...	18	18
(Vgl. Segeltuch.)						Hb.	
Leuchter . . .	Kisten	2	...	...	...	...	2
Licht	Colli	2	...	...	...	...	2
do. Stearin .	Kisten	...	...	...	...	12	12
do. Wachs .	„	...	...	...	...	9	9
(Vgl. Wachs u. Wachsl.)							
Liqueur . . .	Fässer	2	...	...	...	...	2
	Kiste	1	...	...	. .	...	1
	Collo	...	...	1	...	...	1
Lumpen . . .	Säcke	577	...	94	1086	309	2066
	Packen	2	...	...	...	...	2
do. und Heede	Säcke	...	...	...	85	...	85
do. und Hornabfall							
	„	...	...	...	56	...	56
do. u. Knochen	„	...	...	...	222	...	222
	Colli	...	...	...	14	...	14
do. u. Papier	Packen	...	...	...	38	...	38
do. u. Tauwerk	Säcke	...	...	...	7	...	7
(Vgl. Leder, Lumpen u. Knochen.)							

		Seewärts	Oberelbe	Hmb.-Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total
Macaroni . .	Kisten	2	...	...	...	...	2
Magnesia . .	„	...	...	1	...	...	1
do. schwefelsaure	Faß	...	...	1	...	...	1
Mandeln . .	Ballen	45	...	...	...	...	45
	Seron.	45	...	...	...	...	45
	Fässer	2	...	...	...	...	2
	Kiste	1	...	...	...	...	1
	Säcke	42	...	...	...	...	42
do. u. Feigen	Packen	2	...	...	...	...	2
Mandioccamehl	Faß	1	...	...	...	...	1
Marmor . .	Kisten	2	...	...	...	...	2
Maschienen .	„	...	...	1	...	6	7
Maschienentheile	„	...	9	7	...	1	17
	Colli	...	...	42	...	...	42
Maschienerien	Kisten	129	..	...	...	...	129
	Packen	22	...	...	...	...	22
	Collo	1	...	...	...	...	1
	Stück	159	...	...	...	...	159
Masken . . .	Kisten	...	...	8	...	...	8
Matten . . .	Packen	2	...	...	...	...	2
	Stück	2	...	...	...	...	2
(Vgl. Hanf u. Matten.)							
Mattenstreifen	Packen	120	...	...	...	...	120
Maultrommeln	Fässer	...	3	...	...	...	3
Meissel . . .	Kisten	2	...	...	...	...	2
Melonen . .	Körbe	12	...	...	...	...	12
Mennig . . .	Fässer	2	...	...	...	...	2
Mercurial . .	Kiste	1	...	...	...	...	1
Messer . . .	„	1	...	...	...	...	1
Messing . . .	Stück	22	...	...	...	...	22
Metall . . .	Faß	1	...	...	...	...	1
	Bolzen	290	...	...	...	...	290
	Kisten	25	...	4	...	...	29
do. geschliffenes	„	...	...	...	...	1	1
Meth	Oxhoft	...	...	...	28	...	28
Milchsatten .	Kisten	...	32	...	...	...	32
	Dutzend	100	...	...	...	...	100
Milchweiß . .	Fässer	2	...	...	...	...	2
Mineralien .	Kiste	...	...	1	...	...	1
Mineralwasser	„	4	101	18	...	4	127
	Körbe	2	...	4	...	8	14
	Colli	...	5	...	...	...	5
	Krucken	5900	550	...	...	...	6450
	do. ½	1875	...	...	...	...	1875
	Krüge	...	2050	...	...	125	2175
	do. ½	...	...	...	...	400	400
Mühlen . . .	Stück	1	...	...	...	...	1
Mühlsteine .	Kiste	1	...	...	...	...	1
	Stück	61	. .	...	...	...	61
Mützen . . .	Kisten	...	..	2	...	...	2
Mützenschirme	„	...	...	1	...	...	1
Mutterkorn .	Ballen	...	...	2	...	...	2
Mutterlauge .	Fässer	...	...	...	...	3	3
Nadeln . . .	Kisten	4	...	...	...	17	21
Nägel	Tonnen	...	...	...	...	20	20
	Fässer	248	...	26	...	23	297
	Kisten	82	...	...	...	...	82
	Körbe	...	...	...	...	9	9
	Säcke	34	...	...	...	...	34
	Collo	1	...	...	...	...	1
do. kupferne .	Faß	1	...	...	...	...	1
Naphta . . .	„	1	...	...	...	...	1
Natrum . . .	„	...	...	1	...	...	1
do. arseniksaures	Fässer	...	10	...	...	...	10
Naturalien .	Kisten	3	...	...	...	...	3

		Seewärts	Oberelbe	Hmb.-Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total
Nudeln . . .	Kisten	30	...	...	...	...	30
Oblaten . .	„	...	...	...	...	1	1
Obst getrocknetes	„	...	1	...	...	...	1
Oel	Pipen	10	...	...	...	...	10
	Gebinde	...	...	...	100	...	100
	Oxhoft	...	...	...	3	...	3
	Fässer	31	...	...	13	...	44
Oele	Kiste	1	...	...	...	...	1
Oil bagging	Packen	2	...	...	...	...	2
Oel Cocus- .	Fässer	248	...	...	...	...	248
do. Knochen-	„	...	...	1	...	...	1
	Kiste	...	..	1	...	...	1
do. Lein- . .	Fässer	100	...	...	...	...	100
	Oxhoft	...	. .	...	8	...	8
do. Oliven- .	Pipen	50	...	...	...	...	50
	Fässer	59	...	...	...	...	59
do. Palm- . .	„	38	...	...	...	...	38
do. Ricinus- .	„	...	...	7	...	...	7
do. Rüb- . .	„	36	...	...	...	...	36
	Gebinde	..	...	...	984	...	984
do. Wachholder-	Faß	1	...	...	...	...	1
Ofentheile . .	Kiste	1	...	...	...	...	1
	Stück	144	1129	...	. .	...	1273
Oker	Fässer	40	2	...	...	...	42
Orangelead .	„	1	...	..	...	...	1
Orangeblüthenwasser	Faß	1	...	...	...	...	1
Orseilleteig .	„	...	..	1	...	...	1
Papier . . .	Ballen	15	4	...	5	...	24
	Kisten	2	...	7	2	69	80
	Packen	229	2	185	140	625	1181
	Colli	...	...	24	66	8	98
do. Maculatur-	Packen	...	1	...	...	...	1
Papierschnitzel	Säcke	2	...	...	...	...	2
Pappe . . .	Bund	...	...	...	228	...	228
	Packen	...	...	...	...	16	16
	Collo	...	...	...	...	1	1
Parabelfedern	Stück	...	...	12	...	...	12
Parchend . . .	Ballen	...	...	...	...	2	2
Parfumerien .	Kisten	1	...	1	...	3	5
	Körbe	...	...	...	...	2	2
Pastillen . .	Kisten	...	...	1	...	...	1
Pech	Tonnen	...	16	...	...	...	16
	do. ½	...	20	...	...	...	20
	Körbe	...	...	7	...	...	7
	Kübel	...	12	...	...	30	42
	Kisten	...	...	...	...	4	4
	Colli	...	...	6	...	...	6
(Vgl. Theer und Pech.)							
Peitschenstöcke	Ballen	...	...	...	...	6	6
	Kisten	...	...	1	...	...	1
	Säcke	...	...	...	...	1	1
	Colli	...	...	4	...	...	4
Perlen . . .	Kiste	...	...	...	...	1	1
do. Glas- . .	Faß	..	1	...	...	...	1
	Kisten	5	...	10	...	...	15
Perlmutterschaale.	Fässer	...	...	2	...	...	2
Persio . . .	„	...	...	3	...	...	2
Pfannen, eiserne.	Faß	1	...	...	...	...	1
Pfeifen . . .	Kisten	...	...	60	...	3	63
Pfeifenerde.	Kilogr.	20000	...	...	...	...	20000
Pflanzen . .	Faß	1	...	...	...	...	1
	Kisten	12	...	..	...	...	12
	Korb	1	...	...	...	...	1
	Packen	7	...	...	...	...	7

		Seewärts	Oberelbe	Hmb.-Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total
Pflanzen . .	Colli	5	...	...	...	...	5
(Vgl. Saamen und Pflanzen.)							
Pflaumen . .	Fässer	15	1	...	...	...	16
	Kisten	10	...	...	...	...	10
	do. ¼	13	...	...	...	...	13
Phosphor . .	Kisten	21	...	...	...	...	21
Piment . . .	Säcke	150	...	...	...	...	150
Pinsel . . .	Kiste	1	...	1	...	...	2
Pistolen . . .	"	5	...	...	...	...	5
Poliment . .	Fässer	...	...	2	...	...	2
Polirstein . .	Faß	1	...	...	...	...	1
Pomeranzen (s. Südfrüchte.)							
Porcellan . .	Ballen	...	...	1	...	...	...
	Kisten	63	7	107	...	...	177
Porter (s. Bier.)							
Pottasche . .	Fässer	88	...	132	...	...	220
Präparate, chemische,	Fässer		2	...	...	...	2
	Kisten		10	1	...	...	11
Pulleys . . .	Kiste	1	...	...	...	...	1
Pulver . . .	Fässer	...	3	...	...	...	3
	Kisten	...	2	...	...	...	2
Putzkalk . . .	Faß	...	...	1	...	...	1
Putzpulver .	"	...	...	1	...	...	1
Quarz . . .	"	60	...	...	...	...	60
Quercitronen	Säcke	200	..	...	...	...	200
Räder . . .	Paar	1	...	...	...	...	1
	Satz	2	...	...	...	...	2
	Stück	2	...	...	...	...	2
Räder und Achsen	Satz	9	...	...	...	...	9
(Vgl. Achsen.)							
Reis	Säcke	437	...	...	...	...	437
Reisstroh . .	Ballen	...	1	...	...	...	1
Riemen . . .	"	...	...	...	...	2	2
Rosinen . . .	Fässer	143	...	...	...	...	143
	Kisten	3	...	...	...	...	3
Roßstäbe, eiserne	Stück	102	...	...	...	...	102
Rothstein . .	Kiste	...	1	...	...	...	1
Rum	Punch.	18	...	...	...	...	18
	Oxhoft	3½	...	...	...	...	3½
	Demijo.	1	...	...	...	...	1
	Ohm	1_2	...	..	...	...	1_2
	Anker	2	...	...	...	...	2
	Fässer	6	...	...	...	...	6
Runkelrüben.	Centner	...	435	...	...	...	435
Ruß . . .	Fässer	...	1	48	...	...	49
Samen u. ꝛc.	Tonne	...	...	1	...	...	1
					Lüb.		
	Fässer	...	...	12	2	2	16
	Säcke	...	...	258	...	...	258
	Ballen	3	...	13	5	...	21
					A.K. Esb.		
	Kisten	2	...	1	...	...	3
	Colli	...	...	28	...	13	41
Samen, Canarien-	Faß	...	1	...	...	...	1
	Säcke	169	...	...	...	...	169
	Ballen	...	...	...	...	8	8
do. Curaçao-.	"	1	...	...	. .	...	1
Semen cynae (Wurmsaamen)	Kisten	...	...	2	...	...	2
	Pack	...	...	1	...	...	1
Samen, Gichtrosen-	Ballen	2	...	...	...	...	2

		Seewärts	Oberelbe	Hmb.-Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total
do. Gras- . .	Säcke	2	23	...	...	...	25
do. Holz- . . .	"	...	...	3	...	...	3
do. Indigo- .	Kiste	1	...	...	...	...	1
do. Kermes- .	Ballen	1	...	...	...	...	1
do. Klee- . . .	Fässer	...	21	...	...	...	21
	Säcke	...	158	386	...	...	544
do. Lein- . . .	Tonnen	...	...	30	...	...	30
	Säcke	...	...	...	107	...	107
do. Rapp- . .	Tonnen	1037⅜	...	...	...	...	1037⅜
	Säcke	88	...	...	10	...	98
do. Senf- . .	Packen	50	...	...	...	...	50
	Säcke	44	...	...	...	...	44
do. Thimothei-	"	...	51	...	...	...	51
Saamen und Fleischwaaren . .	Colli	...	...	21	...	...	21
do. u. Pflanzen	"	...	...	5	...	...	5
Sackhauer . .	Kisten	20	...	...	...	...	20
Säcke	Ballen	1	...	...	...	...	1
	Packen	...	...	165	...	...	165
Sägen	Bund	1	...	...	...	...	1
	Kiste	1	...	...	...	...	1
Saflor	Ballen	67	...	...	...	...	67
Saft	Kiste	1	...	...	...	...	1
	Colli	...	...	5	...	...	5
Sago	Fässer	11	2	...	...	...	13
	Ballen	1	...	...	...	...	1
	Collo	1	...	...	...	...	1
(Vgl. Arrowrout und Sago).							
Saiten . . .	Kisten	...	...	8	...	...	8
Salep	Faß	1	...	...	...	...	1
Salmiak . . .	"	...	1	...	...	...	1
Salmiakgeist .	Flasche	...	...	1	...	...	1
Salmiakspiritus	"	...	...	1	...	...	1
Salpeter . .	Fässer	17	...	...	...	...	17
	Säcke	2305	...	...	...	...	2305
Salpetersäure	Flaschen	5	2	...	...	17	24
	Kiste	...	1	...	...	...	1
Salz	Mojos	920	...	...	...	...	920
	Faß	1	...	...	...	...	1
	Säcke	...	...	...	...	1767	1767
Salze	Fässer	5	1	...	...	...	6
Salzsäure . .	Flaschen	80	2	...	...	10	92
Sandsteine . .	Kiste	...	...	...	...	1	1
Sardellen . .	Anker	25	...	...	...	...	25
Sardines . .	Kiste	1	...	...	...	...	1
Sassaparille .	Ballen	20	...	...	...	...	20
	Packen	32	...	...	...	...	32
Sauerkohl . .	Fässer	...	20	...	...	...	20
Schaalen, Granaten-	Ballen	5	...	...	...	...	5
Scharte . . .	"	...	...	...	...	7	7
Schaufeln . .	Bund	22	...	...	...	...	22
	Stück	12	...	...	...	...	12
Schellack . . .	Kiste	1	1	...	...	...	2
Schieffer . . .	Stück	72500	...	...	...	...	72500
Schiefferspahn	Bund	...	1	...	...	...	1
Schiefferstifte	Fässer	...	20	...	...	...	20
	Kisten	...	8	...	...	...	8
do. u. Schuster	"	...	7	...	...	...	7
Schiefertafeln	Bund	...	689	...	...	...	689
	Kisten	...	3	1	...	...	4
	Colli	...	119	3	...	...	122
Schiffsbrot .	Säcke	...	...	...	55	...	55
Schinken . .	Fässer	2	...	...	...	...	2
	Kiste	1	...	...	...	...	1
	Korb	1	...	...	4	...	5
	Säcke	...	...	...	3	...	3

		Seewärts	Oberelbe	Hmb.-Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total.
Schinken . .	Stück	608	...	...	1721	...	2329
(Vgl. Butter u. Schinken.)							
Schirme . .	Kiste	...	...	1	...	1	2
Schirmgarnituren	Kiste	...	...	...	...	1	1
Schleifsteine.	Faß	...	1	...	...	...	1
	Kisten	...	3	...	...	2	5
	Stück	175	...	...	...	123	298
Schmack . .	Säcke	150	...	...	...	...	150
	Packen	2	...	...	...	...	2
Schmalte . .	Fässer	...	94	...	...	3	97
Schmalz . .	„	25	...	...	...	2	27
Schmelztigel	„	1	4	...	...	6	11
Schmirgel .	„	1	...	...	...	..	1
Schrauben .	„	1	...	...	...	...	1
	Säcke	7	...	...	...	...	7
Schraubenstöcke	Korb	...	...	...	...	1	1
	Stück	...	...	...	...	2	2
Schreibmaterialien	Kisten	...	...	2	...	...	2
Schrot . . .	Ballen	...	...	52	...	...	52
	Säcke	...	16	...	...	...	16
	Beutel	...	85	...	...	...	85
	Colli	...	63	...	...	...	63
Schuhe. . .	Kisten	...	...	123	...	...	123
Schuhabsätze	Faß	1	...	...	...	...	1
Schusser . .	„	...	13	...	...	...	13
	Kisten	...	3	...	...	...	3
	Colli	...	6	...	...	...	6
(Vgl. Schiefferstifte und Schusser.)							
Schwärze . .	Fässer	...	...	2	...	8	10
Schwefel . .	„	...	1	...	...	...	1
	Kisten	30	...	...	...	...	30
Schwefeläther	Flasche	...	...	1	...	...	1
Schwefelsäure	Kisten	...	56	...	...	...	56
	Flaschen	...	236	25	...	10	271
Schwerspath	Fässer	35	...	1	...	...	36
Segeltuch. .	Kisten	...	...	...	...	6	6
	Stücke	...	...	...	...	72	72
(Vgl. Leinen und Segeltuch.)							
Seide . . .	Ballen	55	...	26	...	41	122
	Kisten	1	..	22	...	7	30
(Vgl. Handschuh und Seide.)							
do. Näh- . .	Ballen	1	...	...	...	...	1
	Packen	2	...	...	...	...	2
	Kisten	3	...	...	...	...	3
Seife (u. ꝛc.)	Fässer	1	...	...	57	...	58
	Gebinde	...	...	...	19	...	19
	Kisten	27	...	2	52	...	81
Senf. . . .	Faß	1	...	...	...	...	1
Sennesblätter	Ballen	9	...	...	...	...	9
Sensen. . .	Bund	...	...	...	...	144	144
	Körbe	...	...	...	...	21	21
	Packen	...	...	...	...	125	125
(Vgl. Kurzwaaren und Sensen.)							
Shuttles . .	Kiste	1	...	...	...	...	1
Siebböden .	Kisten	...	...	2	...	...	2
	Collo	..	1	...	...	...	1
Siebränder .	„	...	99	...	...	...	99
Siegellack .	Kisten	1	...	6	...	1	8
	Colli	...	...	3	...	...	3
Soda . . .	Fässer	76	1	...	...	7	84
Sodaasche .	„	184	...	...	...	...	184
Spahn (s. Gurten und Spahn.)							

		Seewärts	Oberelbe	Hmb.-Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total
Spahnböden	Kiste	...	...	1	...	...	1
Spahngeflechte	„	...	2	3	...	...	5
Spahnplatten	„	...	...	1	...	...	1
Spaten . .	Bund	3	...	...	...	...	3
Speck . . .	Ballen	1	...	...	...	...	1
	Tonnen	1237	...	...	223	...	1460
	Fässer	84	...	...	...	10	94
	Kiste	1	...	...	...	...	1
	Korb	1	...	...	...	...	1
	Packen	5	...	...	...	...	5
	Stück	319	...	...	...	...	319
do. Blubber	Fässer	46	...	...	...	...	46
do. gesalzenes	Tonnen	...	...	...	41	...	41
Spermaceti	Ballen	2	...	...	...	...	2
Sperrhacken.	Korb	1	...	...	...	...	1
Spiegel . .	Kisten	...	...	11	...	21	32
	Collo	...	...	1	...	...	1
do. und Kurzewaaren	Kiste	...	...	1	...	...	1
Spielkarten .	„	...	3	19	...	4	26
	Colli	...	...	...	...	2	2
Spitzen. . .	Kiste	1	...	...	...	...	1
Spriet . . .	Stück	5	...	...	...	...	5
	Orh. ½	1	...	...	...	...	1
	Gebinde	...	...	91	...	1	92
	Faß	...	1	...	...	...	1
	Orhoft	1	...	...	...	...	1
Stäbe . . .	Stück	2000	...	...	...	...	2000
Stahl . . .	Tonnen	...	...	20	...	...	20
	Bund	166	...	...	...	...	166
	Bürden	1	...	...	...	31	32
	Fässer	...	...	...	...	32	32
	Kisten	111	...	9	...	40	160
	Colli	...	...	27	...	...	27
do. und Thee	Kisten	...	...	2	...	...	2
Stahlfedern.	„	5	...	...	...	...	5
Staniol . .	Faß	...	...	1	...	...	1
	Kisten	...	...	2	...	..	2
Stearin . .	Fässer	2	...	...	...	...	2
	Kiste	1	...	...	...	...	1
Steine, belgische	Stück	2827	...	...	...	...	2827
do. englische .	„	27	...	...	...	...	27
do. norwegische	„	78	...	...	...	...	78
do. Weser- . .	„	12	...	...	...	...	12
Steinkohlen .	Keel	2	...	...	...	...	2
	Chalds.	1636	...	...	...	...	1636
	Tons	2728	...	...	...	..	2728
Steinzeug . .	Fässer	7	...	...	...	...	7
	Kisten	...	8	38	...	3	49
	Körbe	36	...	...	...	...	36
	Colli	...	...	4	...	...	4
Stickmuster .	Ballen	...	...	8	...	...	8
	Kiste	...	...	1	...	...	1
	Collo	...	...	1	...	...	1
Stöcke. . . .	Ballen	2	...	1	...	...	3
	Kisten	3	...	...	...	...	3
Stoffe . . .	Ballen	126	...	...	...	...	126
	Pack	1	...	...	...	...	1
Strohhüte. .	Körbe	...	...	...	...	34	34
Strohmesser .	Bund	...	...	...	...	73	73
	Packen	3	...	...	...	...	3
	Korb	1	...	...	...	...	1
Strümpfe . .	Ballen	...	...	...	10	9	19
	Kiste	...	...	1	...	...	1
	Sack	1	...	...	...	...	1
Stühle . . .	Packen	1	...	...	...	...	1
Südfrüchte:							
Aepfelsinen .	Kisten	1641	...	...	...	...	1641

		Seewärts	Oberelbe	Hmb.-Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total
Citronen . .	Kisten	598	...	...	...	...	598
	do. ½	27	...	...	...	...	27
Pomeranzen .	Fässer	6	...	...	...	...	6
	Kiste	1	...	...	...	...	1
Sirup	Punchs.	80	...	...	...	...	80
Taback . . .	Ballen	2111	...	5	...	3	2119
	Fässer	268	...	2	...	13	283
	Packen	2016	...	654	...	26	2696
	Körbe	2127	...	...	...	...	2127
	do. ½	1	...	...	...	...	1
					Meck-lenbg.		
	Seron.	2649	...	...	1	33	2683
					A.K. Esnb.		
	Rollen	1	...	...	...	...	1
	Kisten	8	...	1	...	11	20
	Tonnen	...	...	34	...	...	34
	Colli	...	...	101	...	1	102
(Vgl. Cigarren u. Taback.)							
do. Carotten.	Sack	...	...	1	...	...	1
	Pack	1	...	...	...	...	1
Tabackstengel	Ballen	143	...	...	...	...	143
	Packen	215	...	...	...	...	215
Talg	Tonnen	...	...	...	2	...	2
	Fässer	...	...	13	23	...	36
	Säcke	...	...	...	40	...	40
	Colli	...	...	...	51	...	51
	Blöcke	...	...	...	39	...	39
	Kisten	...	...	...	7	...	7
	Packen	...	...	...	4	...	4
Talksteine . .	Kisten	...	2	...	...	...	2
Tangerin . .	„	1	...	...	...	...	1
Tapeten . . .	Ballen	5	...	5	...	32	42
	Kisten	1	...	1	...	12	14
	Colli	...	...	6	...	...	6
Taschentücher	Pack	1	...	...	...	...	1
Tauwerk. . .	Ballen	...	...	20	...	...	20
	Rollen	...	...	355	...	...	355
	Packen	...	...	148	...	...	148
	Säcke	...	...	37	...	...	37
	Colli	...	...	6	...	...	6
	Pfund	308	...	...	...	...	308
(Vgl. Lumpen und Tauwerk.)							
do. altes. . .	Bund	4	...	...	...	...	4
	Packen	42	...	...	...	...	42
	Säcke	8	...	...	...	...	8
	Colli	19	...	...	...	...	19
Teppiche. . .	Ballen	...	...	...	...	1	1
Terpertin . .	Fässer	380	...	...	...	...	380
Terra catechu	Säcke	60	...	...	...	...	60
Thee	Kisten	2311	...	...	...	...	2311
	do. ½	632	...	...	...	...	632
	Packen	6	...	...	...	...	6
(Vgl. Stahl und Eisen.)							
Theer	Tonnen	90	184	426	6	...	706
	do. ½	...	36	...	...	...	36
do. und Pech.	„	...	50	319	...	...	369
Thonerde . .	Fässer	...	...	2	...	...	2
Thran. . . .	Tonnen	2137	...	12	7	...	2156
	do. ½	141	...	...	...	...	141
	Gebinde	6	...	...	...	...	6
	Oxhoft	6	...	...	...	...	6
	Anker	12	...	...	...	...	12
	Pipen	19	...	...	...	...	19
	Fässer	37	...	...	...	...	37
	Kiste	1	...	...	...	...	1
Töpfe	Stück	9	...	...	...	...	9

		Seewärts	Oberelbe	Hmb.-Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total.
Töpfe, eiserne	Fässer	6	..	...	...	...	6
	Stück	112	..	...	...	...	112
Tressen . . .	Kiste	...	..	1	...	...	1
Tuch.	Ballen	...	..	82	...	...	82
	Pack	...	..	1	...	...	1
	Kisten	...	..	2	...	...	2
	Colli	...	..	5	...	...	5
Tuchabfall. .	Ballen	...	..	39	...	...	39
Tusche . . .	Kisten	...	2	...	...	...	2
Twist	Ballen	5024	..	...	...	5	5029
	Fässer	326	..	...	...	...	326
	Körbe	2	..	...	...	...	2
	Kisten	2	..	...	...	...	2
	Säcke		..	...	30	...	30
Twist u. Kurze-Waaren							
	Colli	...	..	2	...	...	2
Twistabfall .	Säcke	4	..	...	...	...	4
Uhren	Kisten	11	..	1	...	18	30
Uhrengeräth .	Collo	1	..	...	...	...	1
Uhrgläser . .	Kiste	...	..	...	...	1	1
Ultramarin .	„	...	..	15	...	...	15
Umbra . . .	Fässer	2	..	...	...	...	2
Vitriol . . .	„	...	..	...	...	2	2
Waagen . .	Kiste	...	..	1	...	...	1
Waaren, Apotheker-							
	Kisten	...	..	3	...	...	3
	Colli	...	..	6	...	...	6
do. Band- . .	Ballen	2	..	...	...	5	7
	Fässer	...	..	...	...	26	26
	Kisten	3	..	...	...	22	25
	Korb	...	..	...	...	1	1
do. Baumwollen- ꝛc.							
	Ballen	277	..	1	...	...	278
	Fässer	6	..	...	...	...	6
	Kisten	48	..	...	...	...	48
	Packen	3	..	...	...	...	3
	Korb	1	..	...	...	...	1
	Colli	11	..	2	...	...	13
do. do. und Leinen-							
	Ballen	24	..	...	...	...	24
	Kisten	4	..	...	...	...	4
do.do.u.Seide-	Ballen	4	..	...	...	...	4
	Kisten	5	..	...	...	...	5
	Packen	2	..	...	...	...	2
do. do. u. Wollen- und Wollen- u. Baumwoll.-							
	Ballen	146	..	...	...	...	146
	Kisten	26	..	...	...	...	26
	Pack	1	..	...	...	...	1
						Lüb.	
do. Blech- . .	Faß	...	..	...	...	1	1
						Hrb.	
	Kisten	...	..	4	...	7	11
	Colli	...	..	4	...	...	4
do. Buchbinder-	Kiste	...	..	1	...	...	1
do. Bürsten- .	„	...	..	12	...	1	13
do. Conditor-	Fässer	16	..	...	...	...	16
do. Drath-. .	Kisten	...	..	...	...	5	5
do. Drechsler-	„	...	..	4	...	...	4
do. Eisen- . .	Fässer	16	..	71	...	488	575
	Bürden	2	..	...	...	76	78
	Kisten	109	..	10	...	435	554
	Packen	29	..	...	...	290	319
	Körbe	2	..	...	...	332	334
	Säcke	25	..	...	...	...	25
	Colli	12	..	22	...	34	68
	Stück	9859	..	...	315	8251	18425
	Pfund	230270	..	...	...	...	230270
(Vgl. Holz- u. Eisenw.)							

	Seewärts	Oberelbe	Hmb.-Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total
Waaren, Eisen= und						
Glas=. . . Kisten	...	...	...	...	6	6
do. do. u. Kram= „	...	...	...	...	6	6
do. do. u. Kurze= Faß	...	...	...	...	1	1
Pack	...	...	...	...	1	1
do. do. und Leder						
Kisten	...	...	3	...	...	3
Colli	...	...	2	...	...	2
do. do. und Messing=						
Kisten	...	...	...	...	7	7
do. do. u. Stahl= Fässer	13	...	...	...	11	24
Ballen	...	...	...	...	1	1
Kisten	7	...	...	...	9	16
Körbe	1	...	...	...	12	13
Packen	5	...	...	...	2	7
Colli	...	...	...	...	34	34
do. Eisenblech= Kiste	...	...	...	...	1	1
do. Eisenguß= Stück	...	53	...	370	...	423
do. Fabrik= . Ballen	...	...	...	...	1	1
Fässer	...	...	...	...	5	5
Kisten	...	...	12	...	11	23
Korb	...	...	...	...	1	1
Colli	...	...	5	...	...	5
do. Farbe=. . Fässer	30	...	1	...	38	69
Ballen	...	...	...	...	1	1
Kisten	...	...	...	...	7	7
Körbe	...	...	...	...	4	4
Colli	...	...	2	...	...	2
do. Fleisch= (s. Saamen= und Fleischwaaren)						
do. Filz=. . . Kiste	...	...	1	...	...	1
do. Gerber= . Pack	1	...	...	...	...	1
do. Glas= . . Fässer	...	2	...	...	...	2
Kisten	79	12	119	...	...	210
Körbe	...	...	...	...	3	3
Colli	2	...	2	...	...	4
(Vgl. Eisen und Glaswaaren, Manufactur- und Glaswaaren.						
do. do. und Kurze=						
Kiste	...	...	1	...	...	1
do. Gold= und Silber=						
Kisten	...	...	2	...	...	2
do. Gummi= . „	...	...	...	...	3	3
do. Hanf= . . Ballen	...	...	3	...	...	3
Colli	...	...	7	...	...	7
do. Holz= . . Ballen	...	...	1	...	...	1
Faß	...	1	...	...	...	1
Kisten	...	192	23	...	20	235
Colli	...	2	...	...	...	2
Stück	...	12	...	...	...	12
do. do. u. Eisen= Colli	...	...	3	...	...	3
do. do. u. Messing=						
Kisten	...	...	2	...	...	2
do. Hutmacher= „	3	...	...	...	...	3
do. Korb= . . Ballen	...	...	2	...	...	2
Kisten	...	...	39	...	...	39
Packen	20	...	...	...	...	20
do. do. u. Stroh=						
Colli	2	...	...	...	...	2
do. Kram= . . Kisten	...	...	5	...	1	6
(Vgl. Eisen= und Kramwaaren.)						
do. Kurze=. . Fässer	41	...	3	...	10	54
Ballen	...	...	1	...	3	4
Bund	4	...	...	...	...	4
Kisten	22	...	373	...	273	668
Körbe	1	...	...	...	2	3
Säcke	8	...	...	...	...	8

	Seewärts	Oberelbe	Hmb.-Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total
Waaren, Kurze= Colli	...	...	35	...	...	35
(Vgl. Spiegel= u. Kurzw. Twist und do. Eisen= und do. Glas= und do. Manufactur und do.						
do. do. und Sensen=						
Faß	...	...	...	...	1	1
Bund	...	...	...	...	2	2
Pack	...	...	...	...	1	1
do. lackirte . . Kisten	1	...	3	...	...	4
do. Leder= . . Fässer	...	...	2	...	...	2
Kisten	...	...	29	...	1	30
Colli	...	...	3	...	...	3
(Vgl. Eisen= u. Lederw.)						
do. Leinen= . Ballen	1	20	...	...	18	39
Kisten	27	1	...	...	...	28
Pack	1	...	...	...	...	1
do. leonische . Kisten	...	...	4	...	...	4
do Manufactur= Ballen	1	...	165	47	924	1137
Fässer	...	...	1	...	116	117
Kisten	5	18	600	...	279	902
Körbe	...	...	...	...	7	7
Pack	1	...	...	...	...	1
Colli	...	...	93	...	16	109
do. do. u. Glas= Kisten	...	...	8	...	...	8
do. do. u. Kurze= Colli	...	...	3	...	...	3
do. do. u. Pelz= „	...	...	6	...	...	6
do. Messerschmiede=						
Kisten	9	...	...	...	...	9
do. Messing= . Faß	1	...	...	...	...	1
Kisten	...	...	1	...	15	16
Korb	...	...	...	...	1	1
Packen	...	...	1	...	1	2
(Vgl. Eisen= u. Messingw. Holz= und do.						
do. Metall= . Fässer	...	...	...	...	4	4
Kisten	...	...	2	...	19	21
do. Musik= . . „	...	...	2	...	...	2
do. Neusilber= Colli	...	...	2	...	...	2
do. Nürnberger= Faß	...	1	...	...	...	1
Kisten	...	...	3	...	...	3
do. Papier= . „	2	...	7	...	...	9
do. Papiermach.= „	...	...	...	...	3	3
do. Papp= . . „	...	...	11	...	...	11
do. Pelz= (s. Manufactur= und Pelzwaaren.)						
do. plattirte . Kiste	1	...	...	...	...	1
do. Posamentier= Ballen	...	...	1	...	...	1
Kisten	...	...	8	...	...	8
do. Rauh= . . Ballen	1	...	3	...	...	4
Fässer	...	...	4	...	...	4
do. Sattler= . Kisten	2	...	...	...	...	2
Colli	5	...	...	...	...	5
do. Seiden= . Ballen	2	...	...	...	...	2
Kisten	13	...	...	...	...	13
Pack	1	...	...	...	...	1
(Vgl. Wollen= u. Seidenwaaren.)						
do. Seiler= . Ballen	...	...	...	...	1	1
do. Serpentinstein=						
Kisten	...	3	1	...	...	4
do. Spiel= . . „	...	100	28	...	5	133
do. Stahl=. . Ballen	...	...	...	...	1	1
Fässer	...	...	2	...	11	13
Kisten	...	...	...	...	6	6
Körbe	...	...	...	...	3	3
Pack	1	...	...	...	...	1
(Vgl. Eisen= u. Stahlw.)						

		Seewärts	Oberelbe	Hmb.Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total
Waaren, Stein-	Fässer	...	4	...	...	...	4
	Kisten	...	9	...	...	...	9
	Colli	...	58	...	...	...	58
do. Stroh- .	Kisten	...	...	2	...	...	2
	Körbe	...	...	...	...	5	5
(Vgl. Korb- u. Strohw.)							
do. Strumpf-	Kisten	...	...	4	...	...	4
do. Tapisserie-	Ballen	...	...	9	...	...	9
	Kisten	...	...	8	...	...	8
	Collo	...	...	1	...	...	1
do. Thon- . .	Kisten	...	...	5	...	...	5
do. Töpfer- .	Fässer	...	...	...	...	2	2
do. Wollen- .	Ballen	143	...	...	20	...	163
	Kisten	5	...	...	...	...	5
	Packen	7	...	...	8	...	15
	Säcke	2	...	...	...	...	2
do. Wollen u. Baumwollen sind unter Baumwollen u. Wollenwaaren aufgeführt.							
do. Wollen- u. Seiden-	Pack	1	...	...	...	...	1
do. Zink- . . .	Kisten	...	...	5	...	...	5
do. Zinkguß- .	Fässer	...	...	2	...	...	2
do. Zinn- . .	Kisten	...	...	...	...	4	4
do. Zünd- . .	„	...	...	...	...	1	1
Wachs . . .	Fässer	3	...	2	17	Meckl. 4	26
						Harb.	
	Kiste	...	...	...	...	1	1
	Körbe	...	...	...	6	...	6
	Packen	6	...	...	42	...	48
	Säcke	...	...	4	12	43	59
	Colli	...	...	...	6	...	6
do. u. Wachslicht	Kisten	...	...	...	...	2	2
(Vgl. Licht, Wachs-.)							
Wachsleinen .	Kisten	...	...	...	...	2	2
Wachstuch ꝛc.	Ballen	...	...	25	...	...	25
	Fässer	...	...	7	...	...	7
	Kisten	...	...	12	...	3	15
	Colli	...	...	10	...	...	10
Waffen . . .	Kisten	1	...	...	...	3	4
(Vgl. Gewehre, Kanonen, Pistolen.)							
Wagenräder .	Stück	8	...	...	...	...	8
Wagenschmiere	Fässer	22	2	...	...	...	24
Waid	„	...	...	2	...	...	2
	Ballen	...	3	1	...	...	4
	Säcke	...	46	...	...	...	46
Walzen, kupferne	Kisten	30	...	...	...	...	30
Wasserblei . .	Faß	...	1	...	...	...	1
Wein	Oxhoft	825	...	...	...	...	815
	Anker	1	...	...	...	...	1
	Fässer	81	...	1	...	10	92
	Gebinde	149	...	...	...	...	149
	Kisten	444	...	11	...	10	465
	Bothen	216	...	...	...	...	216
	do. $\frac{1}{2}$	68	...	...	...	...	68
	do. $\frac{1}{4}$	74	...	...	...	...	74
	Ohm	1	...	...	...	...	1
	do. $\frac{1}{2}$	10	...	...	...	...	10
	Körbe	131	...	...	...	...	131
	Pipen	256	...	...	...	...	256
	do. $\frac{1}{2}$	263	...	...	...	...	263
	do. $\frac{1}{4}$	450	...	...	...	...	450
	do. $\frac{1}{6}$	1	...	...	...	...	1

		Seewärts	Oberelbe	Hmb.Berl. Eisenbahn	Alt.-Kiel. Eisenbahn	Harburg	Total
Wein	Pipen $\frac{1}{8}$	1	...	...	...	..	1
	Colli	...	...	2	...	..	2
Weinstein . .	Fässer	13	...	...	...	..	13
Weinsteinsaure	„	2	...	4	...	..	6
Weintrauben .	„ $\frac{1}{4}$	5	...	...	...	..	5
Wichse . . .	Kisten	...	4	2	...	4	10
Winden . . .	Stück	1	...	...	..	20	21
Wolle	Ballen	116	...	2016	348	42	2522
	Säcke	334	...	...	41	..	375
	Kisten	2	...	...	...	..	2
	Rollen	...	...	...	2	..	2
	Colli	...	...	28	...	..	28
do. Gerber- .	Ballen	4	...	...	9	..	13
	Säcke	8	...	...	...	..	8
	Packen	5	...	...	...	..	5
do. Schweins-	Ballen	19	...	...	...	..	19
	Säcke	4	...	...	...	17	21
do. Wald- . .	Ballen	...	...	47	...	..	47
Würste . . .	Kisten	...	...	1	4	..	5
Wurzeln . . .	Ballen	...	...	...	...	4	4
	Packen	...	1	...	...	1	2
	Säcke	...	...	...	...	76	76
	Collo	...	...	...	...	1	1
do. Cichorien-	Centner	...	100	...	...	..	100
	Säcke	...	23	...	...	..	23
do. Entian- .	Ballen	40	...	...	...	..	40
do. Runkelrüben-	Ctr.'	...	50	...	...	..	50
	Säcke	...	69	...	...	..	69
Zahnstocher .	Kiste	1	...	...	...	..	1
Zeuge, wasserdichte			...	...	...	..	
	Kiste	1	...	...	...	..	1
Ziegelsteine .	Stück	12710	...	...	...	..	12710
Zink	Sack	1	...	...	...	..	1
	Kiste	...	...	...	...	1	1
	Platten	...	55328	...	...	..	55328
			= Ct.19000				
Zinkgrau . .	Fässer	10	...	...	...	..	10
Zinkweiß . .	„	57	...	...	...	..	57
Zinn	Blöcke	400	...	...	...	..	400
	Faß	1	...	...	...	..	1
Zinnfolien . .	Kiste	...	...	...	...	1	1
Zinnober . .	Lägel	...	...	10	...	..	10
	Fässer	...	...	20	...	..	20
	Kisten	...	...	10	...	..	10
Zinnsalz . . .	Fässer	...	...	...	...	5	5
Zucker . . .	Kisten	1759	...	...	...	..	1759
	Fässer	111	...	...	...	..	111
	Säcke	7450	...	...	...	..	7450
Zwiebeln . .	Bund	1302	...	...	...	..	1302
	Kiste	1	...	...	...	..	1
	Körbe	40	...	...	...	..	40
	Colli	400	...	...	...	..	400
Zwirn ꝛc. . .	Fässer	2	...	...	...	..	2
	Kisten	2	...	7	...	..	9
	Colli	...	...	2	...	..	2
do. Baumwollen-	Ballen	14	...	...	...	..	14
	Faß	1	...	...	...	..	1
	Packen	4	...	...	...	..	4
	Kisten	3	...	...	...	..	3
do. Leinen- .	Ballen	35	...	...	...	..	35
	Faß	1	...	...	...	..	1
	Packen	4	...	...	...	..	4
	Kisten	21	...	...	...	..	21
do. Schuh- .	Ballen	1	...	...	...	..	1
Zündhölzer .	Kisten	...	...	...	...	8	8

Anhang III.

(Vgl. Text S. 20 ff.)

Uebersicht der Gesammteinfuhr Altona's im Jahre 1852, so wie der Ausfuhr Altona's nach Hamburg 1852.

A. Verzehrungsgegenstände.

Artikel.	Directe Einfuhr.		Einfuhr v. Hamburg.		Total der Einfuhr.		Ausfuhr n. Hamburg.	
	Quantum.	Werth in Bco. ℳ.	Quantum.	Werth in Bco. ℳ.	Quantum.	Werth in Bco. ℳ.	Quantum.	Werth in Bco. ℳ.
Caffe	Ctr 36,650	940,000	Ctr 65,075	1,665,950	Ctr 101,725	2,605.950	Ctr 127,491	3,467,380
Thee	„ 1.550	130.000	„ 3,331	277,870	„ 4,881	407,870	„ 1,171	103,310
Cacao	„ 91	1,925	„ 1,338	28.360	„ 1,429	30,285	„ 628	16,740
Rohzucker	„ 37,800	535,000	„ 35,780	506.220	„ 73,580	1,041,220	„ 52.866	678,220
Raffinaden u. Melis	....	....	„ 11,354	209,370	„ 11,354	209,370	„ 1,966	35,240
Candis	....	....	„ 7,458	130,750	„ 7,458	130,750	„ 40	740
Bastern u. Farin	....	....	„ 6,140	100.860	„ 6,140	100,860	„ 569	8,190
Sirop	„ 910	7,700	„ 22,737	189,670	„ 23,647	197,370	„ 2,772	23,780
Taback	„ 24.900	750,000	„ 20,235	610.070	„ 45,135	1,360,070	„ 20,210	775,900
Tabacksstengel	„ 1,815	9,075	„ 3,334	16,600	„ 5,149	25,675	„ 1,556	7,810
Taback, Carotten,	Packen 1 Sack 1	....	....	....	Packen 1 Sack 1			
Cigarren (170 Mille)	Ctr 17	5,100	„ 421 (Mil. 4,210)	94,420	Ctr 438	99,520	„ 1,196 (Mil. 11,968)	231,120
Cigarren u. Taback	Kisten 4	....	....	....	Kisten 4			
Reis	Ctr 680	6,600	Ctr 12,909	124,380	Ctr 13,589	130,980	Ctr 8,523	68,100
Sago	„ 23	240						
Arrowroot	„ 1	18	„ 1,438	18,990	„ 1,465	19,286		
Sago u. Arrowroot	„ 3	38						
Pfeffer	....	....	„ 354	8,140	„ 354	8,140		
Piment	„ 150	4,800	„ 433	13,760	„ 583	18,560		
Canehl	„ 1	140	....	....	„ 1	140		
Cardamon	„ 1½	300	....	....	„ 1½	300		
Cassia lignea	....	....	„ 363	27,180	„ 363	27,180		
Nelken	....	....	„ 671	26,860	„ 671	26,860		
Macis u. Macisnüsse	....	....	....	....	....	....	„ 3	590
Gewürze	....	....	„ 627	19,530	„ 627	19,530	„ 590	12,970
Südfrüchte:								
Aepfelsinen . 1641 K. Citronen ... 611½ „	„ 1,870	16,500	(5,229 K.) Ctr 4,600	38,460	„ 6,470	54,960	„ 1,410	11,960
Mandeln	„ 312	12,400	„ 849	32,660	„ 1,161	45,060	„ 397	15,080
Rosinen	„ 430	4,800	„ 6,163	68,900	„ 6,593	73,700	„ 875	10,730
Weintrauben	„ 1	40	....	....	„ 1	40		
Corinthen	„ 132	1,300	„ 5,674	55,920	„ 5,806	57,220	„ 2,652	39,950
Pflaumen u. Brunellen	„ 70½	750	„ 6,152	59.200	„ 6,222½	59,950		
Feigen	„ 58	680	....	....	„ 58	680		
Succade	....	....	„ 431	7,580	„ 431	7,580		
Mandeln u. Feigen	„ 2	50	....	....	„ 2	50		
Cappern	„ 7½	760	....	....	„ 7½	760		
Aepfel	Fässer 7	....	....	....	Fässer 7			
Ananas	Korb 1	....	....	....	Korb 1			
Kirschen	Gebinde 1	....	....	....	Gebinde 1			
Melonen	Körbe 12	....	....	....	Körbe 12			
Früchte	Colli 8	....	....	....	Colli 8			
Getrocknetes Obst	Kiste 1	....	....	....	Kiste 1			
Frisches Obst u. Gemüse	....	....	....	....	....	....	....	135,010
Eingemachte Früchte	Kisten 11	....	....	....	Kisten 11			
Latus	107,475½	2,428,216	217,867	4,331,700	325,342½	6,759,916	224,787	5,642,820

Artikel.	Directe Einfuhr. Quantum.	Werth in Bco. ℳ.	Einfuhr v. Hamburg. Quantum.	Werth in Bco. ℳ.	Total der Einfuhr. Quantum.	Werth in Bco. ℳ.	Ausfuhr n. Hamburg. Quantum.	Werth in Bco. ℳ.
Transport	Ctr. 107,475½	2,428,216	Ctr. 217,867	4,331,700	325,342½	6,759,916	Ctr. 224,787	5,642,820
Conditorwaaren	Fässer 16	....	....	....	Fässer 16			
Chocolade	Ctr. 3	270	....	....	Ctr. 3	270		
Conserves	Kisten 10	....	....	....	Kisten 10			
Sauerkohl	Ctr. 10	60	....	....	„ 10	60		
Zwiebeln	Bd. 1302, Kiste 1, Körbe 40, Colli 400	....	....	....	Bd. 1302, Kiste 1, Körbe 40, Colli 400			
Wein (Btl. 83020)	Ctr. 13,200	165,000	„ 35,800 (Bt. 265,368)	533,920 davon für Champag. 29,880	Ctr. 49,000	698,920	„ 23,000 (Bt. 146,113)	316,180
Rum (Btl. 1555)	„ 224	3,350	Ctr. 5,100 (Bt. 36,731)	79,170	„ 5,324	82,520	Ctr. 1,850 (Bt. 12,827)	31,780
Arrac (Btl. 152)	„ 22	360	Ctr. 440	6,870	„ 462	7,230		
Cognac	....	....	„ 1,050 (Bt. 5,941)	24,130	„ 1,050	24,130	Ctr. 1,461 (Bt. 8,703)	34,010
Spriet (Btl 6200)	„ 890	10,250	....	....	„ 890	10,250		
Franz. Branntwein (Btl. 755)	„ 110	1,950	....	....	„ 110	1,950		
Kartoffelspriet	....	....	Ctr. 31,200 (Bt. 166,438)	375,010	„ 31,200	375,010	Ctr. 1,550	26,380
Franz. Spriet und Branntwein	....	....	Ctr. 2,750 (Bt. 13,673)	36,910	„ 2,750	36,910		
Genever (Btl. 320)	„ 46	470	Ctr. 800	9,700	„ 846	10,170	„ 21,240 (Bt. 147,871)	227,570
Liqueur	„ 9	300	„ 550	16,020	„ 559	16,320	Ctr. 3,400	110,080
Kartoffelbranntwein	....	....	„ 2,700 (Bt. 11,737)	18,480	„ 2,700	18,480	„ 1,000	15,890
Diverse Getränke	....	....	Ctr. 2,700	20,770	„ 2,700	20,770		
Bier	„ 50	600	„ 1,125	13,580	„ 1,175	14,180	5,450	67,960[?]
Meth	„ 140	1,700	....	....	„ 140	1,700		
Essig (Btl. 270)	„ 40	400	....	....	„ 40	400		
Citronensaft	„ 36	1240	....	....	„ 36	1,240		
Kirschensaft	Orhoft 2, Gebinde 4	....	....	....	Orhoft 2, Gebde. 4			
Saft	Kiste 1, Colli 5	....	....	....	Kiste 1, Colli 5			
Mineralwasser	Ctr. 310	5,000	„ 530	8,470	Ctr. 840	13,470		
Getreide:								
Weizen	„ 39,345	220,000	„ 202,000	1,151,000	„ 241345	1,371,000	„ 101,400	603,600
do. und Gerste	„ 110	600	....	....	„ 110	600		
Roggen	„ 13,550	67,000	„ 68,200	333,280	„ 81,750	400,280	„ 15,000	77,730
Gerste	„ 23,392	110,000	„ 39,610	175,030	„ 63,002	285,030	„ 90,988	408,120
do. und Buchweizen	„ 140	350	....	....	„ 140	350		
Buchweizen	....	....	„ 8,000	28,520	„ 8,000	28,520	„ 9,550	47,250
Gerste und Roggen	„ 130	550	....	....	„ 130	550		
Hafer	„ 6,866	30,000	„ 24,550	105,550	„ 31,416	135,550	„ 47,720	208,880
Wicken	„ 392	1,400	....	....	„ 392	1,400	„ 2,688	10,580
Erbsen	„ 8,456	40,000	„ 13,725	57,940	„ 22,181	97,940	„ 62,250	278,690
do. und Roggen	„ 316	1,400	....	....	„ 316	1,400		
Bohnen	„ 2,072	17,600	„ 2,154	21,410	„ 4,226	39,010	„ 41,600	167,870
Hopfen	„ 675	36,800	„ 1,079	58,700	„ 1,754	95,500	„ 473	25,900
Senf	Faß 1	....	....	....	Faß 1			
Senfsaat	Ctr. 150	1,950	....	....	Ctr. 150	1,950		
Kümmel	„ 114	1,725						
Fenchel	„ 60	1,150	„ 1,017	18,410	„ 1,193	21,340		
Anis	„ 2	55						
Coriander	....	....						
Kartoffeln	„ 2,400	2,700	....	....	„ 2,400	2,700		
Runkelrüben	„ 625	2,650	....	....	„ 625	2,650		
Cichorienwurzel	„ 126	625	....	....	„ 126	625		
Cichorien	„ 53	424	....	....	„ 53	424		
Mehl und Mandioccamehl	„ 32	256	....	....	„ 32	256		
Weizenmehl	....	....	„ 10,355	83,390	„ 10,355	83,390	18,437	164,360
Roggenmehl	....	....	„ 924	23,460	„ 924	23,496		
Kartoffelmehl	„ 4	36	„ 3,218		„ 3,222			
Latus	221,575½	3,156,437	677,444	7,531,420	899,019½	10,687857	673,844	8,465,650

Artikel.	Directe Einfuhr.		Einfuhr v. Hamburg.		Total der Einfuhr.		Ausfuhr n. Hamburg.	
	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.
Transport	Ctr 221575½	3,156,437	Ctr 677,444	7,531,420	Ctr 899,019½	10,687,857	Ctr 673,844	8,465,650
Amidam	" 1,078	12 550	....	....	" 1,078	12,550	" 2,707	35,350
Graupen	" 340	2,100					" 5,258	33,280
Grütze	" 167	1,200	" 1,900	13,810	" 2,407	17,110	" 927	6,070
Gries	" 14	164	....	....	" 14	164		
Kleie	....	....	....	....	....	....	" 15,405	33,480
Schiffsbrod	" 57	500	" 5,119	46,390	" 5,176	46,890	" 25,650	202,970
Nudeln	" 9	189	....	....	" 9	189		
Macaroni	" 2	50	....	....	" 2	50		
Heringe	" 3,210	22.000	" 18,000	132,190	" 21,210	154,190	" 20,500	125,040
Sardellen	" 20	300	....	....	" 20	300	" 330	4,960
Sardinen	" 1	80	....	....	" 1	80		
Anschovis	" 25	750	....	....	" 25	750	" 70	2,110
Lachs	" 6	420	....	....	" 6	420		
Austern	" 16	300	....	....	" 16	300	St. 383,590	12,110
Getrock. Fische: Kabliau, Höckerfische, Klippfisch	" 370	3,450	....	....	" 370	3,450	Ctr 5,799	61,860
Schlachtvieh	....	....	St. 76,690	2,892,390	St. 76,690	2,892,390	St. 32,837	677,410
Frisches Fleisch	....	....	Ctr 6,793	151,910	Ctr 6,793	151,910	Ctr 1,362	32,000
Gesalz. Ochsenfleisch	....	....	" 356				" 9,639	211,460
	" 175	5,450						
do. Schweinfleisch	....	....	" 1,137	79,450	" 6,759	187,000	" 108,508	2,845,160
Schinken	" 400	12,100						
Speck	" 3,150	90,000	" 1,541	....	....	....	" 5,108	127,570
Würste	5 Kisten				5 Kisten			
Butter	Ctr 14,800	550,000	" 12,427	452,440	Ctr 27,227	1,002,440	" 60,510	2,227,220
do. und Graupen	53 Colli				53 Colli			
do. und Schinken	69 "				69 "			
Schmalz	Ctr 29	850	....	....	Ctr 29	850	" 6,771	229,880
Käse	" 2,400	60,000	" 5,179	125,480	" 7,579	185,480	" 1,213	30,730
Honig	" 740	9,300	" 799	10,060	" 1,539	19,360	" 2,027	27,270
Salz	" 13,125	16,000	" 52,000	65,930	" 65,125	81,930	" 7,650	10,200
Diverse Verzehrungsgegenstände	....	....	....	133,930	....	....	....	240,070
	261,709½	3,944,190	782,695	11,635,400	1,044,404½	15,579,590	953,278	15,641,850

B. Rohstoffe und Halbfabrikate.

Artikel.	Directe Einfuhr.		Einfuhr v. Hamburg.		Total der Einfuhr.		Ausfuhr n. Hamburg.	
	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.
Indigo	Ctr 1,800	598,000	Ctr 1,529	506,570	Ctr 3,329	1,104,570	Ctr 1,369	414,070
Cochenille	" 70	18,275	" 141	36,810	" 211	55,085	" 119	30,960
Lacdye	" 165	20,200	" 132	16,140	" 297	36,340	" 124	11,990
Farbeholz	" 12	36						
Blauholz	" 6,260	19,170						
Brasilholz	" 20	60						
Fisetholz	" 135	740	" 8,292	34,260	" 54,878	55,586	" 34,946	121,830
Gelbholz	" 30	90	darunter					
Japanholz	" 79	630	gem. Farbh.					
Sandelholz	" 50	600	Ctr 3,085					
Quercitron	" 400	1,975	....	....	" 400	1,975		
Indigoextract	" 18	800	....	....	" 18	800		
Terra catechu	" 60	750	....	....	" 60	750	" 1,091	15,960
Curcumae	" 88	940	....	....	" 88	940		
Saflor	" 180	11,730	....	....	" 180	11,730	" 205	13,610
Knoppern	" 12	750	....	....	" 12	750		
Krapp	" 95	3,000	" 910	28,630	" 1,005	31,630	" 979	37,110
Kreutzbeeren	" 18	900	....	....	" 18	900		
Sumac	" 310	1,860	....	....	" 310	1,860		
Latus	9,802	680,506	11,004	622,410	20,806	1,302,916	38,833	645,530

Artikel.	Directe Einfuhr. Quantum.	Werth in Bco. ℳ.	Einfuhr v. Hamburg. Quantum.	Werth in Bco. ℳ.	Total der Einfuhr. Quantum.	Werth in Bco. ℳ.	Ausfuhr n. Hamburg. Quantum.	Werth in Bco. ℳ.
Transport	Ctr 9,802	680,506	Ctr 11,004	622,410	Ctr 20,806	1,302,916	Ctr 38,833	645,530
Scharte	„ 7	100			„ 7	100		
Orseilleteig	„ 4	100			„ 4	100		
Persio	„ 4½	260	„ 225	13,410	„ 229½	13,670		
Waid	„ 80	925			„ 80	925		
Lackmoos	„ 4	87			„ 4	87		
Kienruß, Ruß, Lampenschwärze	„ 88	2,225			„ 88	2,225		
Druckerschwärze	„ 6½	500			„ 6½	500		
Schmalte	„ 250	5,100			„ 250	5,100		
Zaffers							„ 1	60
Ultramarin	„ 11	880			„ 11	880		
Bleiweiß	„ 775	11,900	„ 2,955	45,130	„ 3,730	57,030		
Zinkweiß	„ 107	1,900			„ 107	1,900		
Milchweiß	„ 14	200			„ 14	200		
Zinkgrau	„ 20	320			„ 20	320		
Zinnober	„ 25	6,800			„ 25	6,800		
Vitriol	„ 12	64	„ 2,406	37,840	„ 2,418	37,904	„ 2,392	38,850
Mennig	„ 20	255			„ 20	255		
Glätte	„ 29½	365			„ 29½	365		
Caput mortuum	„ 165	915			„ 165	915		
Oker	„ 245	735			„ 245	735		
Braunroth	„ 14	84			„ 14	84		
Bergroth	„ 14	224			„ 14	224		
Rothstein	„ 3	6			„ 3	6		
Chinesischgelb	„ 1	150			„ 1	150		
Umbra u. Cöln. Erde	„ 12	100			„ 12	100		
Schwarze Erde	„ 8	60			„ 8	60		
Tusche	Kisten 2				Kisten 2			
Couleur	Ctr 9	450			Ctr 9	450		
Dinte	Faß 1 Kisten 3				Faß 1 Kisten 3			
Wichse	Ctr 10				Ctr 10			
Diverse Farben und Farbenwaaren	Fässer 211 Ballen 4 Kisten 119 Körbe 8 Colli 19		„ 8,034	143,250	„ 8,034 Fässer 211 Ballen 4	143,250 119 Kisten 8 Kb. 19 Cll.	„ 3,086	37,780
Sassaparille	Ctr 60	3,600	„ 176	10,530	Ctr 236	14,130		
Salep	„ 2	300			„ 2	300		
Gentianwurzel	„ 60	700			„ 60	700		
Diverse Wurzeln	Ballen 4 Packen 2 Collo 1 Säcke 76				Ballen 4 Packen 4 Collo 1 Säcke 76			
Seenesblätter	Ctr 45	1,800			Ctr 45	1,800		
Lavendelblüthe	„ 3	150			„ 3	150		
Feuilles de marum	„ 2	200			„ 2	200		
Diverse med. Beren	Ballen 5 Faß 1				„ 5 Faß 1			
Blüthen, Blumen und Kräuter	Sack 5 Korb 1 Kisten 2				Sack 5 Korb 1 Kisten 2			
Wurmsaamen	Ctr 6	114			Ctr 6	114		
Coculus indicus	„ 25	750			„ 25	750		
Granatschalen	„ 14	200			„ 14	200		
Granatäfel	„ 5	225			„ 5	225		
Pomeranzen	„ 60	500			„ 60	500		
Ricinusöl	„ 14	610			„ 14	610		
Knochenöl	Kiste 1				Kiste 1			
Terpentinöl			„ 535	13,710	Ctr 535	13,710		
Wachholderöl	Ctr 1	62			„ 1	62		
Naphta	„ 9	700			„ 9	700		
Oele	Faß 1				Faß 1			
Gummi animi	Ctr 12	450			Ctr 12	450		
„ arabicum	„ 180	6,130			„ 180	6,130		
„ benjamin	„ 10	1,200			„ 10	1,200		
„ copal	„ 3	175			„ 3	175		
„ elasticum	„ 570	58,000			„ 570	58,000	„ 608	62,030
„ guttae	„ 5	750			„ 5	750		
Latus	12,816½	791,827	25,335	886,280	38,151½	1,678,107	44,920	784,250

Artikel.	Directe Einfuhr. Quantum.	Directe Einfuhr. Werth in Bco.-ℳ.	Einfuhr von Hamburg Quantum.	Einfuhr von Hamburg Werth in Bco.-ℳ.	Total der Einfuhr. Quantum.	Total der Einfuhr. Werth in Bco.-ℳ.	Ausfuhr n. Hamburg. Quantum.	Ausfuhr n. Hamburg. Werth in Bco.-ℳ.
Transport	Ctr 12,816½	791,827	Ctr 25,335	886,280	Ctr 38,151½	1,678,107	Ctr 44,920	784,250
Gummi, kino	„ 7	650	....	....	„ 7	650		
„ mastix	„ 4	3,200	....	....	„ 4	3,200		
„ myrrha	„ 5	750	....	....	„ 5	750		
„ olibanum	„ 5	750	....	....	„ 5	750		
Diverse Gummi	„ 50	4,000	„ 1,321	82,150	„ 1,371	86,150	„ 398	14,450
Assa foetida	„ 3½	112	....	....	3½	112		
Gutta percha	„ 4	224	....	....	4	224		
Harz	„ 2,400	6,300	„ 4,496	11,840	„ 6,896	18,140	„ 2,886	8,770
Terpentin	„ 1,700	19,975	....	....	„ 1 700	19,975		
Schellack	„ 4	126	....	....	„ 4	126		
Bernstein	„ 24	2,400	....	....	„ 24	2,400		
Copallack	„ 2	250	....	....	„ 2	250		
Firniß	Kisten 4	....	....	....	Kisten 4			
Versteinfirniß	Ctr 1	....	....	....	„ 1			
Siegellack	„ 8	Colli 3	....	....	„ 8	Colli 3		
Lack	Kisten 2	Fässer 4	....	....	Kisten 2	Fässer 4		
Lack und Firniß	Korb 1	....	....	....	Korb 1			
Lakritzen u. Lakritzensaft	Ctr 35	1,400	„ 215	9 250	Ctr 250	10,650	„ 419	14,030
Pottasche	„ 1,700	23,800	„ 3,274	45,220	„ 4,974	69,020		
Weinstein	„ 116	3,280	„ 323	11,560	„ 466	15,985		
Cremor tartari	„ 27	1,145						
Weinsteinsäure	„ 31	1,850	....	....	„ 31	1,850		
Salzsäure	„ 156	450	....	....	„ 156	450		
Salpetersäure	„ 43	645	....	....	„ 43	645		
Schwefelsäure	„ 790	5,180	„ 2,244	14,750	„ 3,034	19,930		
Ostind. Salpeter	„ 4,600	62,675	„ 685	20,350	„ 5,767	83,025	„ 3,789	66,050
Südsee „			„ 200				„ 10.529	102,190
Raffin. „	....	....	„ 282					
Natrum	„ 3	700	....	....	„ 3	700		
Schwefel	„ 80	660	....	....	„ 80	660	„ 164	1,180
Soda	„ 485	2,950	„ 3,305	40,340	3,790	55,290	16	80
Sodaasche	„ 1,785	12,000	„ 4,122		5,907		4,086	25,530
Kali	„ 5	215	....	....	„ 5	215		
„ blausaures	„ 6	520	....	....	„ 6	520		
„ chromsaures	„ 1,775	72,550	....	....	„ 1,775	72,550	„ 1.912	75,950
Glaubersalz u. schwefelsaures Natrum	„ 100	600	....	....	„ 100	600		
Hirschhornsalz	„ 3	120	....	....	„ 3	120	„ 2	80
Salmiak	„ 7½	195	....	....	„ 7½	195		
Salmiakspiritus	„ 4	100	....	....	„ 4	100		
Zinnsalz	„ 7	330	....	....	„ 7	330		
Schwefeläther	„ 2	200	....	....	„ 2	200		
Salze	Fässer 6	....	....	....	Fässer 6			
Alaun	Ctr 410	2,320	....	....	„ 410	2,320		
Arsenikerz	„ 150	1,900	....	....	„ 150	1,900		
Arsenik	„ 8	150	....	....	„ 8	150		
Borax	„ 12	600	....	....	„ 12	600		
Bleizucker	„ 6	125	....	....	„ 6	125		
Bleichpulver	„ 100	900	....	....	„ 100	900		
Magnesia	„ 1	30	....	....	„ 1	30		
„ schwefels	„ 2	10	....	....	„ 2	10		
Blutegel	....	....	....	....	....	....	Mille 419	51,910
Phosphor	„ 18	3,680	....	....	„ 18	3,680		
Calomel	„ 1	500	....	....	„ 1	500		
Mercurial	„ 3	700	....	....	„ 3	700		
Lauge	Flasch. 16	....	....	....	Flasch. 16			
Aetzlauge	„ 8	....	....	....	„ 8			
Mutterlauge	Fässer 3	....	....	....	Fässer 3			
Mutterkorn	Ballen 2	....	....	....	Ballen 2			
Angenessenz	Faß 1	....	....	....	Faß 1			
Pastillen	Kiste 1	....	....	....	Kiste 1			
Oblaten	„ 1	....	....	....	„ 1			
Chemikalien u. chem. Präparate	Faß 3 Kisten 13 Colli 3	....	....	....	Faß 3 Kisten 13 Colli 3	....	Ctr 166	12,580
Droguen u. Apothekerwaaren	Faß 19 Ballen 2 Kisten 29 Sack 1	.... Colli 20	„ 5,792	127,660	Faß 19 Ctr 5,792 Ballen 2 Kisten 29	127,660 Colli 20 Sack 1	„ 3,148	110,106
Latus	29,496½	1,033,044	51,594	2,249,400	81,090½	2,282,444	72,435	1,267,156

Artikel.	Directe Einfuhr.		Einfuhr von Hamburg.		Total der Einfuhr.		Ausfuhr n. Hamburg.	
	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.
Transport	Ctr 29,496	1,033,044	Ctr 51,594	1,249,400	Ctr 81,090½	2,282,444	Ctr 72,435	1,267,156
Rothes Kleesaat	„ 1,250	35,000	„ 3,668	248,640	„ 10,253	283,640	„ 4,760	134,430
Weißes „ ...			„ 5,335				„ 3,664	92,430
Canariensaat	„ 290	2,150	....	....	„ 290	2,150		
Thimoteesaat	„ 97	870	....	....	„ 97	870		
Grassaat	„ 47½	920	....	....	„ 47½	920		
Holzsaat...........	„ 6	160	....	....	„ 6	160		
Curaçaosaamen	Ballen 1	....	....	....	Ballen 1			
Gichtrosensaamen ...	„ 2	....	....	....	„ 2			
Indigosaamen	Kiste 1	....	....	....	Kiste 1			
Kermessaamen......	Ballen 1	....	....	....	Ballen 1			
Rapsaat...........	„ 2,540	19,410	„ 5,550	48,020	Ctr 8,090	67,430	„ 13,825	119,800
Leinsaat	„ 238	3,100	„ 1,061	8,520	„ 1 299	11,620	„ 4,450	30,170
Oelkuchen..........	....	....	„ 13,247	38,640	„ 13,247	38,640	„ 17,311	47,020
Diverse Saamen ...	Ballen 21 Tonne 1 Fässer 16 Kisten 3 Säcke 258 Colli 41	....	„ 1,642	34,980	Ballen 21 Tonne 1 Ctr 1,642 Säcke 258 Colli 41	Fässer 16 Kisten 3 34,980	„ 729	12,880
Saamen u. Pflanzen	Colli 5	....	....	....	Colli 5			
„ u. Fleischwaar.	„ 21	....	....	....	„ 21			
Palmöl	Ctr 540	10,000	„ 5,316	99 970	Ctr 5,856	109,970	„ 14,546	276,760
Cocusöl	„ 1,770	42,400	„ 3,712	89,630	„ 5,482	132,030	„ 2,817	65,350
Baumöl......	....	....	„ 2,823	88,030	„ 2,823	88,030	„ 1,703	52,150
Olivenöl.........	„ 1,125	36,900	....	....	„ 1,125	36,900		
Rüböl............	„ 9,390	192,500	„ 6,132	127,670	„ 15,522	320,170	„ 17,141	366,450
Leinöl...........	„ 1,020	19,400	„ 10,010	192 310	„ 11,030	211,710	„ 7,573	149,080
Hanföl	....	....	„ 1,469	30,160	„ 1,469	30,160		
Talgöl	....	....	„ 1,066	20,510	„ 1,066	20,510	„ 603	10,320
Antifriction grease	Fässer 10	....	....	....	Fässer 10			
Oil bagging	Packen 2	....	....	....	Packen 2			
Wagenschmiere	Ctr 35	390	....	....	„ 35	390		
Theer............	„ 1,830	7,920						
Pech.............	„ 82	480						
Brauerpech........	„ 96	1,200	„ 2,240	33,550	„ 5,298	48,560	„ 1,570	23,530
Theer und Pech	„ 1,050	5,410						
Thran.............	„ 6,340 (Steckan 16,620)	134,600	„ 18,800 (Steckan 49,367)	380,220	„ 25,140	514,820	„ 51,000 (Steckan 133,737)	1,076,610
Talg.............	Ctr 300	7,000	3,306	77,880	„ 3,606	84,880	„ 3,205	80,980
Leim	„ 12	280	....	....	„ 12	280	„ 440	8,480
Wachs	„ 350	34,900	317	29,040	„ 667	63,940	„ 1,423	141,790
Wachs u. Wachslicht	„ 2	200	....	....	„ 2	200		
Stearin	„ 5	260	....	....	„ 5	260	„ 138	6,840
Spermaceti	„ 6	920	....	....	„ 6	920		
Mahagoniholz	Blöcke 208	....	„ 2,525	20,840	Blöcke 208 Ctr 2,525	20,840 u. Bl. 208	„ 1,300	10,790
Cedernholz	„ 302	....	....	....	Blöcke 302	....	Stück 497	10,340
Eschenholz	Stück 102	....	....	....	Stück 102			
Hölzer	Kiste 1	....	....	....	Kiste 1			
Bretter...........	Stück 6	....	....	....	Stück 6			
Stäbe.............	Ctr 300	1,000	....	43,320	Ctr 300	44,320	....	600
Bauholz...........	....	....	....	414,410	....	414,410	....	54,910
Nutzholz u. Fournier	....	....	„ 5,619	49,640	„ 5,619	49,640	....	19,200
Korkholz	„ 200	3,780	....	....	„ 200	3,780		
Borke	„ 2,500	6,800	„ 13,231	27,020	„ 15,731	33,820		
Blumenzwiebeln.....	„ 72	5,800						
Pflanzen...........	Faß 1 Kisten 12 Korb 8 Packen 7 Colli 5		„ 364	29,130	Faß 1 Kisten 12 Ctr 436 Korb 8 Packen 7	34,930 Colli 5	Ctr 800	63,000
Erdnüsse..........	Ctr 20	125			Ctr 20	125		
Karden und Disteln .	„ 220 (Mille 2400)	11,940	„ 300 (Mille 3,305)	16,420	„ 520	28,360	„ 216 (Mille 2,380)	11,800
Reisstroh	„ 4	12	....	....	„ 4	12		
Seegras...........	....	....	....	....	....	....	„ 1,591	3,990
Wolle.............	„ 8,500	1,150,000	„ 8,699	1,170,160	„ 17,199	2,320,160	„ 11,798	1,221,280
Latus	69,734	2,768,871	168,026	4,568,110	237,760	7,336,981	235,038	5,358,136

Artikel.	Directe Einfuhr.		Einfuhr von Hamburg.		Total der Einfuhr.		Ausfuhr n. Hamburg.	
	Quantum.	Werth in Bco.-℔.	Quantum.	Werth in Bco.-℔.	Quantum.	Werth in Bco.-℔.	Quantum.	Werth in Bco.-℔.
Transport	Ctr 69,734	2,768,871	Ctr 168,026	4,568,110	Ctr 237,760	7,335,981	Ctr 235,038	5,358,136
Seide	„ 320	400,000	„ 231	280,870	„ 551	680,870	„ 271	330,330
Baumwolle	„ 23,100	725,000	„ 27,101	845,580	„ 50,201	1,570,580	„ 27,303	901,930
Twist u. Baumwollengarn	„ 57,800	3,295,000	„ 57,464	3,279,780	115,264	6,574,780	53,539	2,943,140
Wollengarn	„ 8,400	1,250,000	„ 12 222	1,810,950	„ 20,622	3,060,950	„ 9,462	1,535,310
Leinengarn	„ 14,760	1,260,000	„ 20,259	1,737,980	„ 35,519	3,082,980	„ 21,958	1,942,370
Leinenzwirn	„ 500	85,000						
Diverse Garne	„ 1,500	150,000	....	....	„ 1,500	150,000		
Flachs	„ 875	33,400	145	6,000	„ 1,020	39,400	„ 1,171	47,740
Hanf	„ 2,100	51,300	„ 7,633	160,420	„ 9,733	211,720	„ 277	7,810
Heede	„ 1,000	8,050	964	11,560	„ 1,964	19,610	370	4,570
Flachs, Hanf, Heede Leinen u. Matten	Bund 5 Ballen 2 Colli 4	....	....	....	Bund 5 Ballen 2 Colli 4			
Waldwolle	Ctr 100	1,575	....	....	Ctr 100	1,575		
Gerberwolle	„ 75	5,000	....	....	„ 75	5,000		
Shudywolle	....	....	„ 1,681	27,250	„ 1,681	27,250	„ 1,864	31,050
Altes Tauwerk	„ 300	1,820	....	....	„ 300	1,820	„ 2.543	14.870
Lumpen	„ 3,600	32,400	„ 6,391	56,110	„ 9,991	88.510	„ 24,683	215,640
Lumpen, Heede und Tauwerk	„ 140	1,000	....	....	„ 140	1,000		
Lumpen, Hornabfall, Knochen, Papier u. Papierschnitzel	„ 300	1,600	....	....	„ 300	1,600		
Baumwollabfall	6	90	....	....	„ 6	90		
Twist- u. Garnabfall	„ 6	60	....	....	„ 6	60		
Tuchabfall	„ 150	2,250	....	....	„ 150	2,250		
Maculatur	„ 2	24	....	....	„ 2	24		
Kroll- u. Pferdehaare	„ 300	36,300	„ 674	85,680	„ 974	121,980	„ 1,501	155,930
Borsten	„ 86	9,700	„ 172	19,210	„ 258	28,910	„ 229	33,670
„ und Felle	Colli 5	....	....	....	Colli 5			
Schweinshaare	Ctr 60	465	....	....	Ctr 60	465	„ 2,856	25,760
Kuhhaare	„ 85	515	....	....	„ 85	515	„ 1,452	
Schweinswolle	„ 58	125	....	....	„ 58	125		
Kaninchen- u. Haasenhaare	„ 20	5,600	....	....	„ 20	5,600		
Menschenhaare	„ 4	2,500	....	....	„ 4	2,500		
Diverse Haare	Ballen 26 Korb 1 Sack 24 Collo 1	....	„ 384	20,970	Ballen 26 Ctr 384 Sack 24	Korb 1 20,970 Collo 1	„ 194	13,230
Bettfedern	Ctr 90	6,000	„ 465	40,590	Ctr 555	46,590	„ 232½	9,570
Eiderdunen	„ 3½	1,850	....	....	„ 3½	1,850	„ 7½	3,800
Parabelfedern	Stück 12	....	....	....	Stück 12			
Häute, trockene	Ctr 4,785	164,500	„ 7,107	379,820	Ctr 11,892	577,320	„ 24.398	866,650
„ gesalzene	„ 1,750	33,000	„ 9,198	. . . .	„ 10,948	. . . .	„ 14,107	282.550
„ Rind- u. Kuh- „ trockene inländische	....	....	....	....	....	....	„ 3,100	108,640
„ do. do. gesalzene	....	....	....	....	....	....	„ 3,785	65,470
Kips	....	....	„ 2,869	78,510	„ 2,869	78,510	„ 4,113	130,800
Häute zum Garniren	„ 60	1,950	....	....	„ 60	1,950		
Roßhäute	....	....	„ 2,500	45,210	„ 2,500	45,210	„ 300	10,290
Kalbfelle	„ 1,400	63,450	„ 8,285	363,870	„ 9,685	427,320	„ 20,470	924,350
Lamm-, Schaaf- und Ziegenfelle	„ 225	11,375	„ 1,696	65.390	„ 1,921	76,765	„ 5,160	250,630
Hirsch- u. Rehfelle	„ 7	575	....	....	„ 7	575	275	20,620
Robbenfelle	„ 280	12,100	....	....	„ 280	12,100	„ 1,050	66,080
Haasenfelle	„ 12	625	....	....	„ 12	625		
Wallroßhäute	„ 10	470	....	....	„ 10	470		
Felle zur Pelzbereitung	„ 6	1,500	„ 900	222,630	„ 906	224,130	560	149,310
Diverse Felle u. Häute	„ 12,300	475,000	....	....	„ 12,300	475,000		
Felle, Häute u. Leder	Parth. 1 Pack. 180 Colli 380	....	....	....	Parth. 1 Pack. 180 Colli 380			
„ Leder u. Wolle	Packen 58 Colli 64 Sack 3	....	....	....	Packen 58 Colli 64 Sack 3			
Latus	216,309½	10,900,040	336,367	14,106,490	542,676½	25,006,530	462,269	16,450,246

Artikel.	Directe Einfuhr. Quantum.	Directe Einfuhr. Werth in Bco. ℋ.	Einfuhr v. Hamburg. Quantum.	Einfuhr v. Hamburg. Werth in Bco. ℋ.	Total der Einfuhr. Quantum.	Total der Einfuhr. Werth in Bco. ℋ.	Ausfuhr n. Hamburg. Quantum.	Ausfuhr n. Hamburg. Werth in Bco. ℋ.
Transport	Ctr 206,309½	10,900,040	Ctr 336,367	14,106,490	Ctr 542,676½	25,006,530	Ctr 462,269	16,450,246
Felle Haare, Butter u. Federposen	Bund 3 Packen 9 Colli 11	....	....	....	Bund 3 Packen 9 Colli 11			
Leder	Ctr 1,700	220,000					„ 5,700	
Schaafleder	„ 1	130	„ 1,280	168,450	Ctr 3,021	390,780		757,170
Sohlleder..........	„ 40	2,200					„ 747	
Leimleder	„ 880	6,200	....	....	„ 880	6,200	„ 3,225	24,030
Därme............	„ 50	1,050	....	....	„ 50	1,050	„ 741	11,110
Leder, Haare, Lumpen, Knochen u. Kratzen	Packen 4 Sack 10 Colli 7	....	....	....	Packen 4 Sack 10 Colli 7			
Wallfischbarten	....	....	„ 174	38,210	Ctr 174	38,210		
Elephantenzähne	....	....	....	....	....	....	„ 27	7,610
Perlmutterschalen ...	Ctr 7	110	....	....	„ 7	110	„ 2,750	50,420
Cowries..........	....	....	„ 4,162	83,000	„ 4,162	83,000	„ 3,626	72,160
Ochsen u. Kuhhörner	„ 200	3,500	....	....	„ 200	3,500	„ 1,000	21,670
Hirsch-, Bock- u. diverse Hörner	Stück 42 Kiste 1 Packen 1 Sack 4	....	....	....	Stück 42 Kiste 1 Packen 1 Sack 4			
Hörner und Knochen.	Sack 6	....	....	....	Sack 6			
Hornabfall........	Ctr 26	145	....	....	Ctr 26	145	„ 507	2,300
Hornabfall u. Wolle.	Sack 5	....	....	....	Sack 5			
Hornspitzen........ und Hörner	1½	90	„ 1,000	9,880	Ctr 1,001½	9,970	„ 270	2,740
Knochen	„ 1,300	3,250	„ 18,135	45,700	„ 19,435	48,950	„ 11,167	30,630
Knochenschwärze.....	„ 33	180	....	....	„ 33	180		
Guano	„ 1	9	....	....	„ 1	9	„ 64,889	414,680
Knochenschaum	....	....	....	....	....	....	2,779	2,870
Roheisen..........	„ 67,745	120,000	„ 51,611	90,810	„ 119,356	210,810	„ 159,272	306,460
Stangen- u. Schmiede-eisen	„ 18,000	100,000	„ 45,788	259,930	„ 63,788	359,930	„ 27,959	128,190
Altes Eisen	„ 12	30	....	....	„ 12	30		
Stahl	„ 650	9,800	„ 1,478	21,920	„ 2,128	31,720		
Stahl und Thee	Kisten 2	....	....	....	Kisten 2			
Kupfer	Ctr 200	12,825	„ 1,673	103,440	Ctr 1,873	116.265	„ 6,029	372,460
Altes Kupfer	„ 30	1,200	....	....	„ 30	1,200		
Messing	„ 3	150	„ 244	12,269	„ 247	12.390	295	10,750
Yellowmetall.......	....	....	„ 4,474	247,770	„ 4,474	247,770	„ 684	25,760
Geschliffenes Metall.	„ 3	300	....	....	„ 3	300		
Bronze..........	„ 2	400	....	....	„ 2	400		
Metall	„ 100	5,500	....	....	„ 100	5,500		
Zink	„ 19,000	195,000	„ 22,671	230,940	„ 41,671	425,940	„ 19,103	200,680
Zinn..........	„ 265	14,500	„ 293	16 140	„ 558	30,640	„ 256	13,550
Blei	„ 60	600	„ 5,749	57,370	„ 5,809	57,970	„ 8,203	85,410
Wismuth	....	....	....	....	....	....	„ 101	15,300
Quecksilber........	....	....	....	....	....	....	80 ℔	220
Antimoniumerz......	„ 4	160	....	....	„ 4	160		
Münzkräze........	....	....	„ 1,314	20,100	„ 1,314	20,100	„ 1,192	12,460
Graphit..........	„ 11,600	40,000	„ 13,028	44,780	„ 24,628	84,780	„ 12,105	42,060
Chrome	„ 40	4,000	....	....	„ 40	4,000		
Kupfererz	....	....	....	....	....	....	„ 649	18,000
Eisenbleche........	„ 400	2,750						
Eisendrath	„ 180	1,980	„ 7,550	80,100	„ 8,130	84,830		
Kupferbleche.......	„ 3	150	....	....	3	150		
Zinkbleche........	„ 9	130	„ 2,449	33,730	„ 2,458	33,860		
Stahldrath	„ 2	380	....	....	2	380		
Messingdrath	„ 1	60	....	....	„ 1	60		
Leonischer Drath....	„ 4½	1,125	....	....	„ 4½	1,125		
Musikdrath	„ 1	300	....	....	„ 1	300		
Kupferdrath und Messingbleche	....	....	„ 674	51,880	„ 674	51,880		
Drathstifte	„ 30	330	....	....	„ 30	330		
Staniol, Glas- und Zinnfolie	Kisten 5 Faß 1	....	....	....	Kisten 5 Faß 1			
Steinkohlen u. Cinders	Ctr 59,000	26,500	„ 306,000	146,510	Ctr 365,000	173,010	„ 2,365,000	1,095,190
Cementstein	....	....	....	....	....	....	„ 46,774	17,770
Kalksteine	....	....	....	....	....	....	„ 2,394	630
Latus	387,893½	11,675,074	826,114	15,869,390	1,214.007½	27,544,464	3,209,713	20,192,526

Artikel.	Directe Einfuhr.		Einfuhr von Hamburg.		Total der Einfuhr.		Ausfuhr n. Hamburg.	
	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.
Transport	Ctr 387,893¼	11,675,074	Ctr 826,114	15,869,390	Ctr 1,214,007½	27,544,464	Ctr 3,209,713	20,192,526
Kalk und Cement	„	....	„ 13,446	19,400	„ 13,446	19,400		
Ziegelsteine	„ 1,900	300	....	....	„ 1,900	300	„ 15,700	7,740
Schieffer	„ 2,900	5,500	....	....	„ 2,900	5,500	„ 39,480	74,300
Fliesen	„ 6,200	4,900	....	....	„ 6,200	4.900		
Sand- u. Granitsteine	Stück 117, Kiste 1	....	....	....	Stück 117, Kiste 1			
Mühlsteine	Ctr 1,000	9,500	„ 20,000	16,110	Ctr 21,000	25,610		
Sandsteine	....	....	(see above)	(see above)	(see above)	(see above)		
Schleifsteine	Faß 1, Kisten 5, Stück 298	....	....	....	Faß 1, Kisten 5, Stück 298			
Marmor	Kisten 2	....	....	....	Kisten 2			
Erde	Faß 9	....	....	....	Faß 9			
Pfeifenerde	Ctr 407	1,000	....	....	407	1,000		
Thonerde	Fässer 2	....	....	....	Fässer 2			
Gips	„ 5, Tonne 1	....	....	....	„ 5, Tonne 1			
Kreide	Ctr 870	1,150	....	....	Ctr 870	1,150		
Poliment	„ 3	200	....	....	„ 3	200		
Putzpulver	„ 4	32	....	....	„ 4	32		
Putzkalk	„ 2	40	....	....	„ 2	40		
Polirstein	Faß 1	....	....	....	Faß 1			
Fischhäute	Kiste 1, Stück 48	....	....	....	Kiste 1, Stück 48			
Talkstein	Ctr 2	36	....	....	Ctr 2	36		
Schwerspath	„ 330	800	....	....	„ 330	800		
Feldspath	„ 5,000	6,150	....	....	„ 5,000	6,150		
Quarz	„ 600	1,000	....	....	„ 600	1,000		
Schmirgel	„ 10	80	....	....	„ 10	80		
Braunstein	„ 195	630	....	....	„ 195	630		
Tangerin	Kiste 1	....	....	....	Kiste 1			
Glasscherben	Ctr 18	35	....	....	Ctr 18	35		
Diverse Rohstoffe und Halbfabricate	....	....	....	106,580	....	106,580	....	62.014
Total	407,334	11,705,427	859,560	16,011,480	1,266,894	27,716,907	3,264,893	20,336,310

C. Manufactur- und Industriewaaren.

Artikel.	Directe Einfuhr.		Einfuhr von Hamburg		Total der Einfuhr.		Ausfuhr n. Hamburg	
	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.
Seidenwaaren	Ctr 28	35,000	Ctr 200	266,140	Ctr 236	310,140	Ctr 225	298,280
Halbseidenwaaren	„ 8	9,000	(see above)	(see above)	(see above)	(see above)	(see above)	(see above)
Wollenwaaren	„ 1,225	450,000	„ 4,200	1,614,530	„ 5,875	2,199,530	„ 800	318,180
Halbwollenwaaren	„ 450	135,000	(see above)	(see above)	(see above)	(see above)	(see above)	(see above)
Baumwollenwaaren	„ 1,700	360,000	„ 6,400	1,329·460	„ 8,100	1,689,460	„ 1,170	242,980
Diverse Manufactur- und Modewaaren	„ 5,400	1,660.000	„ 1,500	456,960	„ 6,900	2,116,960	„ 2,600	808,270
Leinen	„ 3,450	460,000	„ 9,000	1,030,830	„ 13,150	1,548,330	„ 8,000	911,110
Halbleinen	„ 200	20.000	(see above)	(see above)	(see above)	(see above)	(see above)	(see above)
Segeltuch, greise Leinen u. dgl.	„ 500	37,500	(see above)	(see above)	(see above)	(see above)	(see above)	(see above)
Total an Manufacturwaaren	Ctr 12,961	3,166,500	Ctr 21,300	4,697,920	Ctr 34,261	7,864,420	Ctr 12,795	2,578,820
Wachstuch	„ 90	7,500	„ 150	12,700	„ 240	20,200		
Haartuch	....	....	....	....	....	....	„ 460	105,900
Hüte, Hutmaterial	„ 7	23.00	„ 8	3,420	„ 15	5,720	„ 350	115,480
Kleidungsstücke	....	....	„ 125	75,820	„ 125	75,820	„ 25	16,480
Schirme	„ 2½	950	„ 32	11,820	„ 34½	12,770		
Handschuhe	„ 4	5,600	„ 6	7,890	„ 10	13,490		
Latus	13,064½	3,182,850	21,621	4,809,570	34,685½	7,992,420	13,630	2,816,680

Artikel.	Directe Einfuhr. Quantum.	Directe Einfuhr. Werth in Bco.-ℳ.	Einfuhr von Hamburg. Quantum.	Einfuhr von Hamburg. Werth in Bco.-ℳ.	Total der Einfuhr. Quantum.	Total der Einfuhr. Werth in Bco.-ℳ.	Ausfuhr n. Hamburg. Quantum.	Ausfuhr n. Hamburg. Werth in Bco.-ℳ.
Transport	Ctr 13,064½	3,182,850	Ctr 21,621	4,809,570	Ctr 34,685½	7,992,420	Ctr 13,630	2,816,680
Lederwaaren	„ 47	12,800	„ 150	45,170	„ 197	57,970	„ 230	69,190
Fußzeug	....	....	„ 30	7,060	„ 30	7,060	„ 35	10,010
Gummischuh	„ 20	4,400	....	....	„ 20	4,400		
Gummiwaaren	„ 4	1,000	„ 100	26,500	„ 104	27,500		
Neues Tauwerk	„ 950	20,550	„ 3,348	69,720	„ 4,298	90,270	5,643	134,090
Bindfaden	„ 70	2,800	....	....	„ 70	2,800		
Matten und Mattenstreifen	„ 170	1,450	....	....	„ 170	1,450		
Strohhüte u. Strohwaaren	„ 25	14,700	„ 120	27,920	„ 310	54,620		
Spahngeflecht und Spahnwaaren	„ 165	12,000						
Spahn und Gurten	Bunde 26	....	....	....	Bunde 26			
Korbwaaren	Ctr 80	11,800	....	....	Ctr 80	11,800	„ 40	5,810
Korken	„ 12	1,000	....	....	„ 12	1,000	„ 80	6,930
Holzwaaren	„ 1,700	58,500	....	....	„ 1,700	58,500		
„ feine	....	....	3,140	135,180	„ 3,140	135,180	„ 2,460	105,830
„ grobe	....	....	....	....	....	....	„ 1,100	13,910
Mobilien	....	....	„ 700	59,360	„ 700	59,360	„ 630	52,980
Papier	„ 1,050	35,000	„ 3,525	110,880	„ 4,575	145,880	„ 1,900	60,060
Pappe	„ 90	780	....	....	„ 90	780		
Papp-, Papier- und Papiermachewaaren	„ 12	3,600	„ 100	28,740	„ 112	32,340	„ 100	30,680
Tapeten	„ 124	8,700	„ 110	8,330	„ 234	17,030	„ 70	15,590
Spielkarten	„ 35	3,200	....	....	„ 35	3,200	„ 80	10,190
Gedruckte Bücher und Musikalien	....	....	„ 400	79,470	„ 400	79,470	„ 700	139,430
Gemälde	Kisten 3 Stück 8	....		....	Kisten 46 Packen 14 Stück 8	....		17,470
Lithographien	Ctr 75	7,000	Kisten 43 Packen 14	15,350	Ctr 75	22,350	Kisten 43 Packen 19	
Kupferstiche	Kiste 1 Packen 1	....	....	....	Kiste 1 Packen 1			
Hohlglas und Glaswaaren	Ctr 6,330	190,000	Ctr 11,100	332,520	Ctr 17,430	522,520	Ctr 3,200	93,800
Fensterglas	„ 5,600	38,700	„ 11,800	82,610	„ 17,400	121,310	„ 1,000	15,860
Spiegelglas	„ 100	11,000	„ 225	15,650	„ 395	29,750		
Spiegel	„ 70	3,100						
„ u. Kurzewaaren	Kiste 1	....	....	....	Kiste 1			
Glasperlen	Ctr 30	3,700	....	....	Ctr 30	3,700		
Porcellan	„ 200	27,000	....	....	....	....	„ 110	14,950
Steinzeug-, Thon- u. Töpferwaaren	„ 980	11,000	„ 5,000	154,030	„ 6,180	192,030	„ 3,725	44,670
Schiefertafeln, Griffel und Schusser	„ 1,060	10,400	....	....	„ 1,060	10,400		
Grobe Eisenwaaren	„ 11,900	117,000	„ 17,110	144,310	„ 29,010	261,310	„ 7,000	58,550
Eisen und Gurten	Colli 6	....	....	....	Colli 6			
Feine Eisen- u. Stahlwaaren	Ctr 3,600	335,000						
Nadeln	„ 13	6,400	„ 3,000	311,590	Ctr 6,621	655,490	„ 1,100	106,140
Stahlfedern	„ 8	2,500						
Eisenbahnschienen u. Chairs	„ 1,100	5,000	....	....	„ 1,100	5,000		
Eiserne Nägel	„ 980	12,700	„ 4,353	55,760	„ 5,333	68,460		
Gold- u. Silberwaaren	„ ¼	1,600	„ 5	38,580	„ 5¼	40,180	„ 6	40,150
Messing- und Metallwaaren	„ 110	21,000	„ 430	81,710	„ 540	102,710	„ 280	48,200
Kupferne Walzen	„ 70	13,400	....	....	„ 70	13.400		
„ Nägel	„ 6	360	....	....	„ 6	360		
Hagel	„ 117	1,650	....	....	„ 117	1,650		
Maschienen und Maschienentheile	„ 1,500	60,000	„ 2,650	105,720	„ 4,150	165,720	„ 950	56,780
Instrumente, Apparate u. dgl. m.	„ 5	1,500	„ 14	„ 4,490	„ 19	5,990	„ 17	5,200
Instrumente, musikal.	„ 140	25,000	„ 700	63,830	„ 840	88,830	„ 341	33,370
Uhren	„ 8	72,000	„ 50	29,120	„ 58	101,120	„ 25	19,860
Wagen	....	....	....	....	....	....	„ 580	28,840
Waffen	„ 30	3,800	....	....	„ 30	3,800	„ 80	10,270
Zündhölz. u. Zündwrn.	„ 90	2,600	.. 1,500	45,590	„ 1,590	48,190	„ 1,400	34,890
Latus	51,740¾	4,358,540	91,281	6,888,760	143,021¾	11,247,300	46,512	4,100,380

Artikel.	Directe Einfuhr.		Einfuhr v. Hamburg.		Total der Einfuhr.		Ausfuhr n. Hamburg.	
	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.	Quantum.	Werth in Bco.-ℳ.
Transport	Ctr 51,740¾	4,358,540	Ctr 91,281	6,888,760	Ctr 143,021¾	11,247,300	Ctr 46,512	4,100,380
Pulver	„ 5½	200	....	....	„ 5½	200	„ 142	5,560
Figuren, Mineralien, Naturalien	Kisten 5	....	....	....	Kisten 5			
Knöpfe	Ctr 40	10,000	....	....	Ctr 40	10,000		
Diverse Kurze- und Industriewaaren	„ 1,700	333,000	2,700	478,660	„ 4,600	822,810	3,200	523,940
Seife	„ 175	3,000	„ 1,000	16,970	„ 1,175	19,970		
Licht Stearin do. Wachs do.	„ 13	1,275	„ 205	12,550	„ 218	13,825	„ 301	19,780
Eau de Cologne	„ 17	1,100	....	....	„ 17	1,100	„ 60	5,180
Parfümerien	„ 8	650	....	....	„ 8	650	„ 80	6,880
Eau de Lob	„ ½	100	....	....	„ ½	100		
Essenzen	Kisten 3	....	....	....	Kisten 3			
Orangeblüthenwasser	Faß 1	....	....	....	Faß 1			
Säcke	Ballen 1 Packen 165	....	....	....	Ballen 1 Packen 165			
Leere Gebinde und Kisten	....	....	„ 29,600	88,700	Ctr 29,600	88,700		
Kaufmannsgüter	....	....	Ballen 56 Kisten 212 Faß 31 Tonne 1 Bund 2 Körbe 3 Packen 28 Sack 60 Colli 42	....	Ballen 56 Kisten 212 Faß 31 Tonne 1 Bund 2 Körbe 3 Packen 28 Sack 60 Colli 42			
Passag. u. Umziehgut	....	....	Ctr 900	142,380	Ctr 900	142,380	„ 3,400	548,170
Contanten	Kisten 17 Packen 4 Sack 5 Colli 7	....	Kisten 31 Faß 35 Packen 33	1,427,480	Kisten 17 Packen 4 Sack 5 Colli 7	1,427,480	Faß 75 Kisten 33 Packen 41	1,177,820
Total.	53,699¾	4,707,865	124,723	9,055,500	178,422¾	13,763,365	53,695	6,387,710

Recapitulation.

	Einfuhr.		Ausfuhr nach Hamburg.		Total.	
	Quantum in Ctr.	Werth in Bco-ℳ.	Quantum in Ctr.	Werth in Bco-ℳ	Quantum in Ctr.	Werth in Bco-ℳ.
Verzehrungsgegenstände.						
Directe Einfuhr	261,709½	3,944,190 *)				
Von Hambnng	782,695 **)	11,635.400				
Summa	1,044,404½	15,579 590	953,278 ***)	15,641,850	1,977,682½	31,221,440
Rohstoffe u. Halbfabric.						
Directe Einfuhr	407,334	11,705,427 ****)				
Von Hamburg	859 560	16,011,480				
Summa	1,266,894	27.716,907	3,264,893	20,336,310	4,531,787	48,053,217
Manufacturwaaren.						
Directe Einfuhr	12,961	3,166,500				
Von Hamburg	21,300	4,697,920				
Summa	34,261	7,864,420	12,795	2,578,820	47,056	10,443.240
Industriewaaren.						
Directe Einfuhr	40,738¾	1,541,365 †)				
Von Hamburg	103,423 ††)	2,787,720				
Summa	144,161¾	4,329,085	37,500 †††)	2,082,900	181,661¾	6,411,985
Passagier- u. Umziehgut						
Von Hamburg	900	142,380	3,400	548,170	4,300	690,550
Kaufmannsgüter.						
Directe Einfuhr	....	0)	....	....	....	0)
Contanten.						
Directe Einfuhr	....	00)	....	....	....	00)
Von Hamburg	□)	1,427,480	□□)	1,177,820	□. □□)	2,605,300

	Quantum.	Werth.		
Directe Einfuhr.				
Verzehrungsgegenstände	261,709½	3,944,190		
Rohstoffe	407,334	11,705,427		
Manufacturwaaren	12,961	3,166,500		
Industriewaaren	40,738¾	1,541,365		
			Ctr 722,743¼	Bco-ℳ. 20,357,482
Einfuhr von Hamburg				
Verzehrungsgegenstände	782,695	11,635,400		
Rohstoffe und Halbfabricate.	859,560	16,011,480		
Manufacturwaaren	21,300	4,697,920		
Industriewaaren	103,423	2,787,720		
Passagier- und Umziehgut	900	142,380		
Contanten	. . . .	1,427,480		
	1,767,878			
Mehrgewicht nach der tabellar. Uebersicht des Hamb. Handels S. 5 für Schlachtvieh, Holz u. dgl. m.	581,845			
			„ 2,349,723	„ 36,702,380
Total der Einfuhr			Ctr 3,072,466¼	Bco-ℳ. 57,059,862
Ausfuhr nach Hamburg.				
Verzehrungsgegenstände	953,278	15,641,850		
Rohstoffe und Halbfabricate.	3,264,893	20,336,310		
Manufacturwaaren	12,795	2,578,820		
Industriewaaren	37,500	2,082,900		
Passagier- und Umziehgut	3,400	548,170		
Contanten	. . . .	1,177,820		
	4,271,866			
Mehrgewicht nach genannter Quelle für Schlachtvieh, Holz u. dgl. m.	73,530			
Total der Ausfuhr			Ctr 4,345,396	Bco-ℳ. 42,365,870

Total der Einfuhr und Ausfuhr speciell nach Hamburg.

	Quantum in Ctr.	Werth in Bco-ℳ.
Verzehrungsgegenstände	1,997,682¼	31,221,440
Rohstoffe und Halbfabricate	4,531,787	48,053,217
Manufacturwaaren	47,056	10,443,240
Industriewaaren	181,661¾	6,411,985
Passagier- und Umziehgut	4,300	690,550
Contanten	. . . . . .	2,605,300
Mehrgewicht	655,375	
Summa	7,417,862¼	99,425,732

*) Ferner: Taback und Cigarren: 1 Packen, 1 Sack, 4 Kisten. Früchte und Obst: 7 Faß, 53 Körbe, 408 Colli, 2 Gebinde, 2 Kisten, 1302 Bund. Eingemachte Früchte: 11 Kisten. Conditorwaaren: 10 Faß. Conserves: 10 Kisten. Fruchtsaft: 2 Oxhoft, 4 Gebinde, 1 Kiste, 5 Colli. Senf: 1 Faß. Diverse Victualien: 5 Kisten, 21 Colli.

**) Ferner: Schlachtvieh: 76,690 Stück.

***) Ferner: Schlachtvieh: 32,837 Stück. Austern: 383,590 Stück.

****) Ferner: Diverse Farben und Farbewaaren: 216 Faß, 4 Ballen, 149 Kisten, 9 Körbe, 22 Colli. Diverse Droguen: 11 Ballen, 2 Packen, 82 Sack, 20 Faß, 1 Korb, 31 Kisten, 1 Collo. Diverse Chemicalien: 14 Faß, 16 Kisten, 24 Flaschen, 2 Ballen, 3 Colli. Diverse Saamen: 25 Ballen, 4 Kisten, 1 Tonne, 16 Fässer, 258 Säcke, 41 Colli. Saamen, Pfanzen und Fleischwaaren: 26 Collii. Antifriction grease: 10 Faß. Oil bagging: 2 Packen. Nutzholz: 510 Blöcke, 108 Stück, 1 Kiste. Pflanzen: 1 Faß, 12 Kisten, 8 Körbe, 7 Packen, 5 Colli. Flachs, Hanf, Heede, Leinen, Matten: 5 Bund, 2 Ballen, 4 Colli. Borsten und Felle: 5 Colli. Diverse Haare: 26 Ballen, 1 Korb, 24 Sack, 1 Collo. Parabelfedern: 12 Stück. Felle, Häute, Leder, Wolle, Haare, Butter, Federposen, Lumpen, Knochen, und Kratzen: 1 Parthie, 251 Packen, 462 Colli, 13 Sack, 3 Bund. Hirsch- und Bockhörner: 42 Stück, 1 Kiste, 1 Packen, 4 Sack. Hörner, Knochen, Hornabfall und Wolle: 11 Sack, Stahl und Thee: 2 Kisten. Staniol und Folie: 5 Kisten, 1 Faß. Felsensteine: 117 Stück, 3 Kisten. Schleifsteine: 1 Faß, 5 Kisten, 298 Stück. Erden: 11 Fässer. Gips: 5 Fässer, 1 Tonne. Polirstein: 1 Faß. Fischhäute: 1 Kiste, 48 Stück. Tangerin: 1 Kiste.

†) Ferner: Eisen, Spahn und Gurten: 26 Bund, 6 Colli. Gemälde und Kupferstiche: 4 Kisten, 8 Stück, 1 Packen. Spiegel- und Kurzewaaren: 1 Kiste. Eisen und Gurten: 6 Colli. Figuren, Naturalien und Mineralien: 5 Kisten. Essenzen, Parfumerien u. dgl.: 3 Kisten, 1 Faß. Säcke: 1 Ballen, 165 Packen.

††) Und Gemälde: 43 Kisten, 14 Packen.

†††) Und Gemälde: 43 Kisten, 19 Packen.

⁰) Kaufmannsgüter: 56 Ballen, 212 Kisten, 31 Faß, 1 Tonne, 2 Bund, 3 Körbe, 28 Packen, 60 Sack, 42 Colli.

⁰⁰) Und Contanten: 17 Kisten, 4 Packen, 5 Sack, 7 Colli.

□) Und „ 31 „ 55 Faß, 3 Packen.

□□) Und „ 33 „ 75 „ 41 „

Anhang IV.

Uebersicht der Gesammt-Ein- und Ausfuhr Altona's

sowie

seiner speciellen Handelsbeziehungen zu einzelnen Ländern in 1846.

Zusammengestellt nach den Angaben des officiellen „Statistisches Tabel-Werk" für 1846 und berechnet in 100 ℔ Gewicht.

(Bis 50 ℔ sind nicht, über 50 ℔ für 100 ℔ gerechnet. Vergl. übrigens den Text S. 20 ff.)

A. Verzehrungsgegenstände.

Artikel.	Von Auswärts	Nach Auswärts	Von Hamburg	Nach Hamburg	Von Dänemark	Nach Dänemark	Von Norwegen	Nach Norwegen	Von England	Nach England	Nach Preußen	Nach Oesterreich	Von dem übr. Deutschland	Nach dem übr. Deutschland	Von Bremen	Nach Bremen	Nach Lübeck
Colonialwaaren	985	949	985	....	....	949	....										
Caffee	114900	47479	28657	2103	....	14752	....	24684	50	9	5023	4	....	905	70		
Thee	1575	1356	444	760	....	299	....	191	361	1	24	53		26			
Cacao	1557	1406	317	....	....	343	....	27	95	....	95	....					
Rohzucker	54469	17676	8517	3050	....	4192	....	10434									
Raffin. Zucker	13989	10432	12259	1195	20	1890	....	5735	....	11	609	273	....	399			
Sirup	7997	9763	7401	139	21	4111	....	5315	575	1	....	....	....	197			
Boltjes	12	10	2	....	....	....	....	....	....	....	....	....	10				
Rohtaback	21469	5520	5390	59	....	2665	57	1617	....	....	52	....	717	251	8784	351	94
Fabric. Taback	315	11044	193	45	....	8031	....	14	....	17	2255	....	43	632	45	6	20
Tabackabfall	....	82	....	46	....	5	....	....	....	....	....	....	....	31			
Cigarren	289	1240	3	241	3	370	....	29	....	2	363	4	23	112	200	....	13
Reis u. Reismehl	4694	3133	4060	351	321	1794	....	829	....	3	37	....	....	119			
Sago	235	308	217	....	....	246	17	60	....	1	....	....	....	1			
Arrowroot	1	7	1	....	....	7											
Pfeffer	802	125	146	9	....	53	....	51	16	....	11	....	....	2			
Piment	63	127	63	....	....	96	....	29	....	....	....	....	....	2			
Canehl	270	275	40	1	....	34	....	10	228	....	228	....	....	1	....	....	2
Cardamom	11	23	11	....	....	23											
Ingber	32	112	32	....	....	62	....	49	....	....	....	....	....	2			
do. cand	10T. 1	12	1	....	....	12											
Nelken	129	21	119	....	....	21											
Vanille	37 Loth	34½ ℔	37 Lth	....	....	34½ ℔											
Muscatblüthe	1	....	1														
Muscatnüsse	1	....	1														
Soya	5	2 Bt. 1	1	....	....	1		2 Bt.									
Gewürze	191	385	189	....	....	209	....	172	....	....	....	....	....	4			
Citronen	900	880	150	590	....	125	....	20	....	....	25	....	....	8	....	....	110
Apfelsinen	1160	1350	10	725	....	170	....	1	....	....	80	....	....	80	....	....	300
Mandeln	715	395	98	56	....	39	....	55	77	....	214	....	....	31			
Rosinen	2999	1936	1819	203	....	883	....	696	....	1	....	3	....	32	....	4	

Artikel.	Von Auswärts	Nach Auswärts	Von Hamburg	Nach Hamburg	Von Dänemark	Nach Dänemark	Von Norwegen	Nach Norwegen	Von Schweden	Nach Schweden	Von England	Nach England	Von Preußen	Nach Preußen	Von Oesterreich	Nach Oesterreich	Von dem Deutsch.
Corinthen	1128	780	657	22		406		55	Soya 5 Ctr., Canehl 3 Ctr., Pfeffer 1 Ctr., Thee 18 Ctr.	Rohtabak . . . 40 Ctr. Raffin. Zucker 117 Ctr.				278			
div. Südfrüchte		390				15		375									
Pflaumen	2007	2289	1798	60		1566		608				1			77		
Feigen	360	234	85	120		87		26									
Weintrauben	1																
Succade	12	35	12			29		6									
Cappern		1				1											
Nüsse	90	90	46	4		39		47									
Castanien, Champignon, Morcheln, Trüffeln	1	1	1														
Getr. Kirschen	567	155	465	25		125		5									1
Sivet meats	2																
Eingem. Obst	12 Flſch.	1108 Gl. 42 Flſch.		964 Gl 30 Flſch.		12 Gl.		104 Gl. 12 Flſch.									
Chocolade	8	6	7			5		1									
Wein	33530	25418	3760	4100	2	13830		2240		18	45	20		1070		430	243
Rum	3050	2860	630	145	300	990		67			270	20		825		218	
Arrac	143	155	27											128			
Cognac	90	60	18											18			
Branntewein	23135	7050	3690	588	375	750		68				2175	16825			13	1910
Genever	2125	29690	2125														
Bier	310	16080	270	4315		11100						20					40
Meth	100	225	100					225									
Essig	170	8020	75	1200		5725		234				170		15			
Kräuteressig		6		4				1									
Hefen	220	70			220	70											
Cider		2380		112		1960				135							
Mineralwasser	220	120				96		5				18	18		72		130
Weizen	235250	101095	113570	6800	53380	160		1925				71800	38900				29400
Roggen	122000	82638	21750	4610	72000	4260		15120	2300				18800				2300
Gerste	107500	90950	10480	9890	94170	2830		1720				69890					2850
Hafer	79450	53700	310	15600	72100	870						37230					7040
Malz	270	25	270					25									
Buchweizen	11310	15600		288	11224	1230						6730					86
Wicken	7336	7640	1568	800	1212							6840	4288				268
Erbsen	10230	6477	2803	346	7425	1127		19				4520					
Pferdebohnen	23180	5965	485	3140	20810							2825					1885
Weiße Bohnen	579	309	547	68		201		1				8					
Div. Getreide	22400	11520			22400	11520											
Linsen	32		32														
Hopfen	1575	2706	187	5		1005		431									1273
Meerrettig		5						5									
Zwiebeln	10				10												
Senf		204		156		48											
Senfsaat	447	63	65	10	42	11						41					
Kümmel	180	36	117		64	31											
Anis	70	50	70			41		8									
Fenchel	132	39	24			10		29									
Coriander	3		3														
Kartoffeln	5550	886		551									5550				
Cichor.-Wurzel	2070	1420				1100						320	1420				
Cichorien	399	903	19	170	341	733											39
Mehl	1475	14362	419	148	1047	5429		8110			4	537					5
Kartoffelmehl	302	943	214	878	89	64		1									
Amidam	1336	521	57	170	226	83		187					946				106
Graupen	12038	5381	278	4639	11759	7		80				315					
Grütze	575	393	58	140	411	130		40				1					105
Gries	·34	3	29	1		2							5				
Kleie		3775										1475					
Maccaroni	13	2	11					2									1
Conserves		35 Kisten												12 Kst.			
Hermet. verschl. Speisen	126 Dſ. 6	50 Kr. 6		124 Dſ.	126 Dſ. 6			26 Kr.									
		124 Doſ.															
Heringe	8200	2368	270	1024		765	7850				80						
Sardellen		111		46													
Anschovis	122	9		5		2	122										
do. trockene	2011	872		708	1198		813							100			
Austern	St31795				St24595		St7200										

Nach übrig. land	Von Bremen	Nach Bremen	Nach Lübeck	Von Portugal	Nach Portugal	Von Spanien	Nach Spanien	Von Frankreich	Von Holland	Nach Holland	Nach Belgien	Von Italien	Nach der Schweiz	Von Griechenland	Von Rußland	Nach Rußland	Von Amerika	Nach Amerika	Von Asien	Nach Asien	Nach Afrika
				Salz 6384 Ctr., Mandeln 60 Ctr., Cacao 119 Ctr., Caffe 130 Ctr.	Brod 7 Ctr., Käse 11 Ctr., Butter 75 Ctr., Gesalzenes Fleisch 60 Ctr., Schinken 8 Ctr.	Rosinen 1180 Ctr., Citronen 10 Ctr.	Käse 2 Ctr., Butter 121 Ctr.	Mandeln 163 Ctr., Gewürze 2 Ctr., Rohtabak 85 Ctr., Nelken 10 Ctr.	Käse 2211 Ctr., Cigarren 20 Ctr., Fabric. Tabak 32 Ctr., Rohtabak 290 Ctr., Raffin. Zucker 1710 Ctr., Thee 370 Ctr., Caffe 5632 Ctr.	Rosinen 110 Ctr., Rohtabak 49 Ctr.	Gesalzenes Fleisch 316 Ctr.	Mandeln 317 Ctr., Apfelsinen 1150 Ctr., Citronen 740 Ctr., Reis 110 Ctr.	Cigarren 17 Ctr., Fabric. Tabak 17 Ctr.		Rohtabak 400 Ctr.	Rohtabak 340 Ctr.	Reis 203 Ctr., Cigarren 33 Ctr., Rohtabak 5744 Ctr., Rohzucker 34952 Ctr., Cacao 1025 Ctr., Honig 491 Ctr., Caffe 80360 Ctr.	Brod 19088 Ctr., Boltjes 10 Ctr., Salz 6000 Ctr., Käse 1196 Ctr., Butter 365 Ctr., Fab. Tabak 6 Ctr., Cigarren . . 87 Ctr., Cacao 940 Ctr., Schinken 400 Ctr., Raff. Zucker 203 Ctr., Würste 24 Ctr.	Candirt. Ingber 10 Töpfe, Pfeffer 640 Ctr., Rohzucker 11000 Ctr., Thee 383 Ctr.	Cigarren 2 Ctr., Schinken 13 Ctr., Würste 3 Ctr., Käse 6 Ctr., Rosinen 2 Ctr., Raffin. Zucker 2 Ctr.	
19												194		277							
54								132													
1						220						55									
						1															
....																					
....								43													
....								100													
....																	2				
....								12 Flsch.										28 Gl.			
2575	1180	235	165	3000		3720		21400				180						375		360	
125	880																970	36			435
....	116																	27			
....	9	43						62													
165	13	87			545	43		166				110						2440		217	
....																		29200			490
42			144															460			
25								96										650			
....																		1			
....			175																		
....		1550									18860										
16030		438								29160	13020				4850						
....		900								3320	2400										
....										7352											
417										44					2			2			
8		24															32				
182		470	4		609												115				
....									230			110									
5																					
1																					
....												107									
....																		335			
....									650												
....					36													100			
....																		81			
191										138										10	
....										82											
....																		2300			
4 Kst.		5 Kst.																5 Kst.		9 Kst.	
....																		6			
....																		24 Kr.			
4			525															50			
....										65											
....																					
....																		2			
23																		41			

Artikel.	Auswärts. Von	Auswärts. Nach	Hamburg. Von	Hamburg. Nach	Dänemark. Von	Dänemark. Nach	Norwegen Nach	England. Von	England. Nach	Preußen. Von	Preußen. Nach	d. übrigen Deutschland. Von	d. übrigen Deutschland. Nach	Bremen. Von	Bremen. Nach	Lübeck. Nach
Klippfische	......	100	....	98	......	2										
Federvieh	......	St. 1237	....	St. 1247												
Gänsebrüste	40 ℔	40 ℔	....	40 ℔	......	40 ℔	....	....	....	40 ℔						
Schweine	......	St. 25	....	St. 25												
Wild	St. 480	„ 480	...	„ 480	St. 480											
Schinken	1984	820	2	114	714	35	3	.....	250	460	....	800	.....	10		
Speck.........	1912	322	35	284	1877	18	19									
Gesalzenes Fleisch	2453	1112	161	285	2292	2	....	.....	448							
Würste........	28	33	13	2	12	3	....	.....	.....	....	....	3				
Eier	4	4	....	4	4											
	......	St. 15500	....	St. 15500												
Zwieback	......	50 Dosen	....	....	......	....	....	.....	50 Ds.							
Brod	407	19499	7	404	400											
Victualien	......	30 ℔	....	....	......	......	....	.....	30 ℔							
Butter	21357	10520	1054	8315	20049	876	92	....	347	....	118	254	165	....	44	
Käse..........	2707	1372	205	57	290	88	3	....	.....	....		.....	10			
Honig.........	838	91	67	....	81	3	89	.....	.....	....		200				
Salz..........	83858	182372	1178	5082	82	111394	1000	.....	.....	....	....	76214	40712	....	17184	1000
Steinsalz	10670	10500	170	....	......	10500	....	10500								
Ameiseneier....	2	....	2													

Gesammtumsatz in Verzehrungsgegenständen.

Einfuhr und Ausfuhr.

	Von	Nach	Total.
Dänemark	397,067	232,702	629,769
Hamburg	241,423	85,106	326,529
England.................	12,301	206,047	218,348
Deutschland	125,946	63,589	189,535
Amerika	123,927	64,425	188,352
Preußen	87,212	11,568	98,780
Norwegen	8,859	82,890	91,749
Holland	11,145	40,320	51,465
Belgien	.....	34,596	34,596
Bremen	11,307	21,336	32,643
Frankreich	22,259	.....	22,259
Asien	12,023	615	12,638
Portugal	9,693	1,351	11,044
Rußland	5,252	340	5,592
Spanien	5,174	123	5,297
Italien	3,073	.....	3,073
Schweden	2,327	310	2,637
Lübeck	.....	2,552	2,552
Oesterreich	149	998	1,147
Afrika	.....	925	925
Griechenland	277	.....	277
Schweiz	.....	34	34
	1,079,414	849,827	1,929,241 *)

*) Dazu die nicht in 100 ℔ Gewicht ausgeworfenen Artikel: Candirter Ingber, Vanille, Soya, eingemachtes Obst, hermetisch verschlossene Speisen, Austern, Conserves, Eier, Schweine, Victualien, Zwieback.

B. Rohstoffe und Halbfabricate.

Artikel.	Von Auswärts.	Nach Auswärts.	Von Hamburg.	Nach Hamburg.	Von Dänemark.	Nach Dänemark.	Nach Norwegen.	Von und nach Schweden.	Von und nach England.	Von Preußen.	Nach Preußen.	Nach und von Oesterreich.	Von dem übr. Deutschland.	Nach dem übr. Deutschland.	Von und nach Frankreich.	Von und nach Holland.	Von und nach Amerika.	Von Asien.	Nach Asien.	Von Afrika.
Indigo	1862	1876	89	2		339	57		1718	6	1063	262		153				50		
Cochenille	159	152	17			50	1		124		68			24	18				10	
Lacdye	17	4				4			17											
Sapanholz	660																	660		
Farbeholz	29710	1649	2656	148	15	700	794	273	90					17			16190	3680		6806
Terra catechu	35	47	34		1	47														
Curcumae	6	1	6			1														
Saffran	28 ℔	1 ℔	13 ℔			1 ℔						Von 15 ℔								
Gallen	10	14	10			14														
Krapp	2230	2250	17			114	17			56	20			2100	2120	36				
Scharte	13		13																	
Sumac	76	183	76			164	20													
Orlean	3	4	3	3		1														
Persio	60	5	5			5			37						19					
Waid	15	50				50				15										
Blaufarben	154	122		37		6	1						154	1	Nach 30	Nach 24			24	
Blaucomposition	31									31										
Lackmus	17	6	5			3								3		Von 12				
Kienruß	1350	530	7			530						3	1340							
Buchdruckerschwärze	14	14				13	1						14							
Dinte		3					3													
Schmalte	60												60							
Bleiweiß	368	1621	195			1574	47			5			96			72				
Zinnober	36 ℔		36 ℔																	
Vitriol, blau	57	61	57			61														
„ grün	394	314	394			292	22													
„ weiß	2		2																	
Mennig	7	1	7			1														
Glätte	29	2	5		23	2														
Spangrün	24	5	24			5														
Oker	69	2	69			2														
Rothscheer		22				22														
Firniß	19	12					7		19		1						Nach 4			
Lack	14 ℔																			
Farbe und Farbewaaren	2855	2815	818	60		180	577		804	7	375	Nach 274	152	1164	Von 937	137	164			
Chinawurzel	2	1				1		2												
Rhabarber	6	5						1	5		5									
Galangwurzel		87					87													
Rinden		1						Nach 1												
Kräuter	15	3		3	4								11							
Schwämme	1	1				1						Von 1								
Lorbeerblätter	13	11	13			11														
Semesblätter	1	3	1	2		1														
Tamarinden	285	4	285			4														
Wachholderbeern	70	2	10			2														
Orangeschaalen	94	85	9	80		5														
Mandelöl		4					4													
Terpentinöl	206	156	90			38	2							116	116					
Gasflüssigkeit	26	23	26			23														
Oel wohlriechend.	25 ℔	29 ℔	25 ℔			29 ℔														
„ ätherisches	4	2							Nach 2				2		2					
Balsam copaiv	12		12																	
Gummi cautschuk	1																	1		
„ copal	1001	1									1							180		
„ elastic		2				2														
„ diverse	21	15	14			6	1				7				7		1			
Harz	2210	2225	2210	472		1315	438													
Storax	10	12										10		12						
Terpentin	636		6														Von 630			

Artikel.	Von Auswärts.	Nach Auswärts.	Von Hamburg	Nach Hamburg	Von Dänemark	Nach Dänemark	Von Norwegen	Nach Norwegen	Von Schweden	Nach Schweden	Von England	Nach England	Von Preußen	Nach Preußen
Schellack	144	106	64			10		2						
Campher	1	1						1	1					
Aloe	4	1	4			1								
Bernstein	1	4	1					1						
Lakritzen	111	114	58	2		106		5						
Pottasche	4344	129	1981			113		17						
Weinstein	282	67	206			45		2						
Weinsteinsäure	4		4											
Salzsäure	20	43	20			43								
Salpetersäure		14		10		4								
Schwefelsäure	11?3	760	761	7		433		7		12	60			
Talgsäure	2		2											
Fleckwasser		40		40										
Diverse Säuren	83		83											
Salpeter	5908	101	477		2	28		73						
Schwefel	97	32	97	6		11		15						
Soda	3574	1858	2539	94		1085		452			809			22
Kali, chromsaur.	2486	2533	17	343		20	1983			17				61
„ blausaures	1		1											
Hirschhornsalz	4	10	4			3		7						
Salmiac	60		60											
Zinnsalz		4				4								
Salze, officin.	14	3	14			3								
Alaun	236	356	126	262		78		15			110			
Arsenik	141	104	21											
Bimstein	7	1	7					1						
Bleizucker	11	20				14						6		
Canthariden	35	34		34										
Phosphor	1													
Bleisalpeter	37				34								3	
Strontian	1													
Tropfen		18 ℔				18 ℔								
Oblaten		2 ℔				2 ℔								
Chem. Präparate	70	1034		662		194		21		6	47			
Droguen	1262	1857	1210			1277		536						
Kleesaamen	7322	7639	1933	4179		1599						1769	4709	
Canariensaamen	257	33	67	19	190	10		4						
Grassaat	27	41	19	36	8	5								
Sämereien	334	105	27		46	89		8			55	2	72	
Rappsaat	86140	54640	6020	980	73969	380		560				39635		
Dottersaat	200				200									
Rübsaat	132	244	83	27	49	6						211		
Leinsaamen	7045	6061	2006	509	1884	1544			1600			3764		
Hanfsaat	221	193	4	14		179								
Mohnsaat	4		4											
Oelkuchen	123870 u. 4 Ladung.	136781 u. 4 Ladgn.	8003	13395	86257 u. 4 Lad.	1284	630					122102 u. 4 Ldg.	26199	
Cocos- u. Palmöl	2922	512	2282	20		20		472			460			
Baumöl	330	201	136	26		147								
Rüböl	21351	18297	9568	11649	10420	2005		818				2838		928
Leinöl	2734	3746	469	1922	805	914		221			1461	191		
Hanföl	734	827	631			355		471						
Theer	3680	515	122	155	1600	356								
Pech	1560	2417	5	267	144	894		3						125
Thran	107453	18380	11143	10929	1362	360	29675	680						951
Talg	3689	1221	2032	484	1517	212		116						
Talgkuchen		150				150								
Leim	239	290	103	163				72						
Wachs	194	244	1	107	184									
Stearin	7		7											
Spermaceti	400		1											
Mahagoniholz	20300 F.	3500 F.	1700 F.	400 F.	500 F.	200 F.				2000 F.	1600 F.			
	473 Blöcke	410 Bl.		410 Bl.										
	911													
Jacarandaholz	320	145	320							25				
Cedern	26 Bohlen	26 Bohlen	20 Bohl.							20 Bhl.				
Pockholz		58						18						
Zuckerkisten		84 Plank.				84 Plank.								
Fourniere		115300 F.		4300 F.		35000 F.						3000 F.		37000 F
Korkholz	21	10	10			10								
Resonanzholz	2													

Von Oesterreich	Von dem übrigen Deutschland	Nach dem übrigen Deutschland	Von Bremen	Nach Bremen	Von Lübeck	Nch. Lübeck	Von Portugal	Nach Portugal	Von Spanien	Nach Spanien	Von Frankreich	Nach Frankreich	Von Holland	Nach Holland	Von Belgien	Nach Belgien	Von Italien	Von Rußland	Nch. Rußland	Von Amerika	Nch. Amerika
....	....	81									80										13
....	....	1															52				
....	....				52													1475		835	
....	....	20									20						56				
12	300											280									21
....	....																			5430	
....	....	1																			
....	....	1																		226	
....	....	326											486	1217							
....	120											104									
....	11																				
35																					
....	1																				
....	1																				
....	23	54				94						2									
....	20	34									34										10
680	....	93																			
....	116	6			5						2		10								
....	6151			1125								1070		5350		5450					
....	540	31			580	216												435			
....	217																				
....	2781																				
....	....						180														
....	....	1		14							1						194				12
....	....														1363						59
....	....	8						44		10											436
....	....				103																
....	....	3			1960																
....	5	1									379							1025			
....	....	5170		290	22													951		64300	
....	....	108			140									300							
....	136																				55
....	9															137					
....	....																			399	
....	....							500 F.			1000 F.		1000 F.	400 F.						5500 F.	
....	....																			473 B.	
....	....																			911	
....	....																		120		
....	....		6 B.			6 B.															
....	....													40							
....	....	16000 F.												20000 F.							
....	....						11														
2																					

Von Bremen: Bast 1 Ctr., Baumwolle 52 Ctr., Wollengarn 16 Ctr., Rohe Felle und Häute 737 Ctr., Bereitete Häute 9 Ctr.

Nach Bremen: Rohe Felle und Häute 1297 Ctr., Bereitete Häute 8 Ctr. — Lackirtes Leder 55 Ctr.

Von Portugal: Gummi elasticum 821 Ctr., Elfenbein 70 Ctr.

Nach Portugal: Pferde 8 St., Flachs 92 Ctr., Färbewaaren 19 Ctr., Kalbfelle 25 Ctr., Hasenfelle 12 Ctr. — Lackirt. Leder 160 Ctr.

Von Spanien: Bambusrohr 45 Ctr., Orangeschaalen 85 Ctr.

Nach Spanien: Farbewaaren 1 Ctr., Flachs 292 Ctr., Kalbfelle 23 Ctr. — Sägespäne 325 Sack — Bau- und Nutzholz 14926 Ctr.

Von Frankreich: Marmor 16 Ctr., Karden 35 Ctr., Seide 8 Ctr., Baumwgarn 1646 Ctr. — Rohe Felle 290 Ctr. — Hutleder 33 Dtzd.

Nach Frankreich: Zuckerschaum 200 Ctr., Blumenzwiebeln 14 Ctr., Kupfer 77 Ctr. — Kalbfelle 166 Ctr. — Rohe Felle und Häute 53 Ctr. — Braunstein 75 Ctr.

Von Belgien: Metallgewebe 500 □ Fß., Bereitete Häute 32 Ctr., Hutleder 41 Dtzd. — Flachs 5 Ctr.

Nach Belgien: Wollengarn 5 Ctr., Blei 66 Ctr., Leimleder 940 Ctr. — Kupfer 10 Ctr. — Wolle 189 Ctr.

Von Italien: Wachholderbeeren 60 Ctr.

Artikel.	Von Auswärts	Nach Auswärts	Von Hamburg	Nach Hamburg	Von Dänemark	Nach Dänemark	Von Norwegen	Nach Norwegen	Von Schweden	Nach Schweden	Von England	Nach England
Bambusrohr	712	27										
	10 Bund	512 Bund	10 Bund	35 Bund		412						
	14 Packen		14 Pack.									
Bau- u. Nutzholz	108396 Fß.	20083 Fß.	3200 Fß.	8207 Fß.		10210 Fß.	1152 Fß.					4400 F
	312451 St.	21375 St.	2755 St.	10210 St.			162597 St.	1000 St.	58389 St.			380 S
Brennholz	6 Faden											
Borke	12286	2936	900		6720							29
Tonnenbänder	750 Bund	1992 Bund			750 Bd.	1032 Bd.		660 Bd.				300 B
Pflanzen	8	8										
Blumenzwiebeln	59	43				15		8				
Bäume u. Büsche lebende	1 Kiste 2 Pck.				2 Packen							
	u. 12 ℔ 2	8 Kst. 74 Kb.		8 Kst. 74 Kb.								
Gartengewächse		4		4								
do. gesalzene		151		151				26 ℔				
Erdmandeln	524											
Karden	36	118	1			1						
Späne	40 Bund											
Bast	3		2									
Seegras	149	24			89							
Stroh	160											
Wolle	18716	17166	103	511	2404	110		295				1593
Kalkwolle	47	92	47									
Seide	126	100	2			40				47	12	
Baumwolle	13492	13980	259	1910		180		71			12771	
Baumwollengarn	24043	23200	96	10		1359		109			22287	
Wollengarn	9097	9367	23	463	12	630		235		56	7875	59
Leinengarn	2196	1935	18	1		235		12			2009	
Leinenzwirn	129	110	2			89		20			107	
Flachs	770	647		2		260						
Hanf	3946	1280	369	210	450	536		39				
Heede	320	273		215	215	58						
Werg		29				17						
Wollgarnabfall		65										65
Seidenabfall	4											
Lumpen	389	1681		90	299	1591	90					
Pferdehaare	72		18		21							
Krollhaare		25		23		1						
Borsten	132	39		10	10							
Kuhhaare	436	989		380	380							
Biber- u. Kaninchenhaare	28		4								21	
Haasenhaare		17				1		3		7		
Menschenhaare	7	6										
Bettfedern	29	27	8		14	7						
Eiderdunen	11	10		10	11							
Schreibkiele		6500 St.						1000 St.				
Schwankiele	25600 St.				25600 St.							
Felle u. Häute, roh	35318	32980	7754	5548	4334	1063		3200		450	9231	228
Kalb- und Schaffelle	10025	4277	482	3532	6672	5	543			9	554	
Gesalzene Felle	207				207							
Robbenfelle	496	204		204	496							
Rennthierfelle	20	20			20							
Bisamfelle	8		8									
Hasenfelle	211	12	170		4							
Hirschfelle		232										
Bereitete Häute	2906	3229	257	2045	1848	553		59			403	
Kalbleder	1534	539	201	420	1252	59						
Abfallleder		36		19		17						
Lack. Leder	9	2328	2	288		73		2		16		58
" Häute		7										
Hutleder	350 Dutzend		110 Dutz.									
Diverses Leder	193				193							
Leimleder	768	1015	216	74	56						496	
Wollkratzen	14	44				14						
Därme	3	3			3							
Saiten	2	1									2	
Elfenbein	70	2		2								

Von Schweden: Stangeneisen 2349 Ctr., Roheisen 330 Ctr., Eisenblech 42 Ctr., Hörner 12 Ctr.

Von	Nach	Von	N.	Von	Nach	Von	N.	V.	Nach	Von	Nach	Nach u. von der	Von	Nach	Von	Nach	Von	N.	Von
Preußen		Oesterreich		dem übrig. Deutschland		Lübeck		Holland		Italien		Schweiz	Rußland		Amerika		Asien		Afrik.
	27							457									210		
					96 Bd.														
46295 Fß.					450 Fß.								57749 F.						
35768 St.		4174 St		5254 St.									43514 St.			4850 St.			
				6 Faden															
				4666															
					1			8						7					
					5			59								Mauersteine 5250 Ctr.			
12 ℔						1 Kiste									Büffelhörner 120 Ctr.		2		
																			524
					117		Steinkohlen 170 Ctr.												
						40 Bd.													
					24	60									Fischbarten 20 Ctr.				
				160															
7479		6225		2505	5											120			
									92							Steinkohlen 14230 Ctr.			
				12	13	Glasscherben 150 Ctr.				91									
	11585		234	180											230				
14	18049		30		3627		10									3			
118	160		230	1053	5056				35		572	458		790		69		10	
17	168			152	1518														
				20															
				544		118							103						
	5			60		250				48			2770		Altes Kupfer 20 Ctr.				
		Braunstein 170 Ctr.		7									98			Metalldrath 650 Ctr.			
																12			
3						Knochen 718 Ctr.						Von 1							
7				10											16				
					2														
				39		83			29							Kobalt 8 Ctr.			
		Graphit 9560 Ctr.		56					609										
				3						Stahl 100 Ctr.									
														Schleifsteine 30 ℔	Stangeneisen 550 Ctr.	6			
7						Kupfer 3 Ctr.													
				7	12											8			
					5500 St.											Metall 2 Ctr.			
1604	7709	Stahl 25 Ctr.		1293	5919	70		127	5193		256				9828		50		
58	35			1248	401	11	61	18	20				429			10			
	20															Stangeneisen 14 Ctr.			
				25									12						
					232														
64	4			75	408	11	154	207											
					32	81		1							27				
	565			7	106											563			
	2															5			
166 Dtzd.																			
				8		6													
					3														
																1			

Artikel.	Von Auswärts.	Nach Auswärts.	Von Hamburg.	Nach Hamburg.	Von Dänemark.	Nach Dänemark.	Von Norweg.	Nach Norweg.	Von England.	Nach England.	Von Preußen.	Nach Preußen.	Von d. übrigen Deutschland.	Nach d. übrigen Deutschland.	Von u. Nach Bremen.	Von Holland.
Fischbarten	210	129										129				
Fischbein	3		3													
Hörner	140	16		15		1	128									
Büffelhörner	122		2													
Hirschhörner	21	21		21							21					
Knochen	37924	35958	6515	100	15860					35858	4866		8810		1155	
do. gebrannte	13	2	13			2										
Zuckerschaum	2000	200			2000											
Grevenkuchen	150		150													
Roheisen	2330	1959							2000			1607		352		
Stangeneisen	23245	15612	385			3076	1	38	19961	6		9488		2990		
Altes Eisen	15												15			34
Stahl	282	125				121					123			4		
Kupfer	875	529		387		55	267		375				230			
„ altes	20															
Zink	10589	6760	3156	3611				4		3145	7433					
Zinn	49	56	8			15						41				41
Blei	4500	2480	147	2205		195		14					4353			
Quecksilber	5		5													
Antimonium	31		31													
Metall	2667	2667	4					4	2573			2645	2	16	Nach	87
Bronce		30													30	
Graphit	9572	9207	9			7				9200						3
Kobalt	8	8									8					
Eisenblech	1260	200	21			162		4	1196				1	34		
Zinkblech	6		6													
Messingblech	11	1	3		1	1						6				
Messingdrath	32		32													
Metalldrath		651				1										
Metallgewebe	3	3				3					3					
	500 □ F.															
Silberdrath	1												1			
Eisendrath	159		150								5					4
Kupferdrath	2												2			
Folie	4												4			
Steinkohlen	383200	369980	33040	142200		59250			350160	211		42250		11670		
Torf	15 Ldg.												15 Ldg.			
Asphalt		3				3										
Cement	6940	4005	1152	27	1310	3977			4477							
Kalk	18055	6457			6272	5687		590		30			11782	150		
Tarras	1100	80		80												1100
Kalkstein	36 Fad.										36 Fad.					
Cementstein	13400	15065							13400			15 65				
Tuffstein	1165										1165					
Dachziegel	17100	7370				6860		510					750			16350
Dachschiefer	760								760							
Dachsteine		550				550										
Mauersteine	98110	12600		3650	2470			3720	350				95640			
Klinker	1600															1600
Fliesen, Thon-,	3240	900				885		15								3240
Flohren	530															530
Astern		330				330									Von	
Fliesen	15250	1595		300	400	200			7000						7850	
Sandstein	600 Cbf.										600 Cf.					
Legesteine	600 Ell.												600Ell.			
Schleifsteine	122 St.	25		5		19			94 St.			30 ℔		1	28 St.	
		35 St.				20 St.								15 St.		
Wetzsteine	15									5	8		2		Nach	
Marmor	16	23				6									16	
Erde	3	5	3			5										
Kreide	314	147	206		65	39		95						12		43
Feldspath	928	928					928							928		
Quarz	729	729					729							729		
Braunstein	450	435	2			170				190	13		240			
Glasscherben	150	157		7									150			
Puder	50 ℔		50 ℔													
Sägespäne		325Sck.														
Dos		94								94						
Pferde		8 St.														

Gesammtumsatz in Rohstoffen und Halbfabricaten.

Einfuhr und Ausfuhr.

	Von	Nach	Total
Großbritanien	463,841	241,676	705,508
Dänemark	232,802	108,114	340,916
Hamburg	115,923	215,878	331,801
Deutschland	146,372	43,896	190,268
Preußen	54,116	115 044	169.160
Amerika	99,922	21,726	121,648
Norwegen	34,974	15,724	50,698
Holland	24,661	12,909	37,570
Oesterreich	16,750	1,030	17.780
Bremen	8,665	3,990	12,655
Rußland	7,298	910	8,208
Belgien	1,400	6,795	8,195
Frankreich	5,730	2,071	7,801
Afrika	7,330	....	7,330
Schweden	4,610	646	5,256
Lübeck	4,423	706	5,129
Asien	4,833	44	4,877
Portugal	1,082	352	1,434
Italien	602	828	1,430
Schweiz	1	458	459
Spanien	130	326	456
	1,235,465	793,114	2,028,579*)

*) Sowie diverse in Ctr., nicht in 100 ℔ Gewicht ausgeworfene Artikel, namentlich Holz aller Art u. dgl. m.

Gesammtumsatz in Manufacturwaaren.

Einfuhr und Ausfuhr.

	Von	Nach	Total
Deutschland	5,664	1,631	7,295
England	6,555	204	6,759
Dänemark	216	4,775	4,991
Preußen	3,232	682	3,914
Amerika	.....	2,348	2 348
Hamburg	834	199	1,033
Rußland	1,000	.....	1,000
Frankreich	249	598	847
Norwegen	7	829	836
Türkei	.....	500	500
Bremen	1	231	232
Portugal	.....	163	163
Schweiz	136	.....	136
Spanien	.....	123	123
Schweden	1	40	41
Lübeck	10	21	31
Afrika	.....	20	20
Holland	13	2	15
Belgien	10	.....	10
Oesterreich	.....	4	4
Asien	.....	3	3
Italien	3	....	3
	17,931	12,373	30,304

S. Seite XL und IXL.

C. Manufactu

Artikel.	Auswärts Von	Auswärts Nach	Hambrg Von	Hambrg Nach	Dänemark Von	Dänemark Nach	Norwegen Von	Norwegen Nach	Schweden Von	Schweden Nach	England Von	England Nach	Preußen Von	Preußen Na
Seidenwaaren	134	105	12			70		2	1	10	5		12	
Wollenwaaren	736	212	80	4	72	70	1	75		40 ℔	230	30 ℔	180	
Halbwollenwaaren	53		1		4						25			
Baumwollenwrn.	2445	1132	240	36 ℔	10 ℔	740		1		30	1100		45	
Div. Manufactur- u. Modewaaren	7485	6599	275	25	15	2520	1	727			4620	200	370	68
Leinen	6885	4325	225	170	125	1375	5	24			575	4	2450	
Halbleinen	193		1										175	

D. Industrie- un

Artikel.	Auswärts Von	Auswärts Nach	Hamburg Von	Hamburg Nach	Dänemark Von	Dänemark Nach	Norwegen Von	Norwegen Nach	Schwed. Von	Schwed. Nach	England Von	England Nach	Preußen Von	Preußen Na
Wachstuch	44	85	1			2							1	
Haartuch	4	30		20 ℔		25		30 ℔						
Hüte und Hutmaterial	5	54	4	13		2		30 ℔				36 ℔		
Neue Kleidungsstücke	32	37	16 ℔	1	8	4		28				1		
Schirme u. Schirmgarnituren	10	20	2			18							6	
Pelzwerk	41	80	26	13		16		43						
Lederne Handschuh	5	12 ℔	2									12 ℔		
Ledernes Fußzeug	5	60	5											
Andere Lederwaaren	104	101	1		4			1		60				
Neues Tauwerk u. Seilerarbeit	193	1655	32			502		236				675	1	
Matten	21	13	6	5		1						3	5	
Strohgeflechte u. Sparterie	60	80	1			54				6		30 ℔		
Korbwaaren	5	6				1							3	
Korken	67	37	1			20		17						
Holzwaaren	131	230	2	6		143		4		2			48	
Mobilien	858	1097	850							147			5	
Papier	1502	857	330	110	136	411		16			42		128	
Pappe	275	41	42	6	119	35								
Papp- und Papierwaaren	5	47	3	13		32		1					2	
Tapeten	325	97	70			84		7						
Spielkarten	8	8				5								
Bücher	163	160			41	128		6					1	
Gemälde, Lithographie, Kunstgegenstände u. Kupferstiche	1 Kiste 33	50 St. 34	1 Kiste		14	50 St. 1		16					1	
Mineralien	15	15				10	5							
Glaswaaren	8595	7681	710			1410		16			1	450	800	10
Porcellan	341	267		15		236		6			2		12	
Steinzeug u. Thonwaaren	9962	2168	14	36	3	1875				11	1460		4000	
Schiefertafeln u. Schusser	297	287	30 ℔	20		260							32	
Eisenwaaren	4070	2831	113	1	60	2243		88			383		2476	
Stahlwaaren	93	45				45					26		59	
Nägel	381	119	46		2	49			18				2	
Nadeln	18	43		6		34		2		1	1		3	
Stahlfedern	2 ℔	10 ℔	2 ℔			10 ℔								
Blattgold u. dergl.	1	1	25 ℔								1			
Messing- u. Metallwaaren	108	387	15	33	10	204	8	136		5	5		21	

Waaren.

N. Oesterreich	Von dem übrig. Deutschland	Nach dem übrig. Deutschland	Von Bremen	Nach Bremen	Von Lübeck	Nach Lübeck	Nach Portugal	Nach Spanien	Von Frankreich	Nach Frankreich	Von Holland	Nach Holland	Von Belgien	V. der Schweiz	Von Italien	Nach der Türkei	Von Rußland	Nach Amerika	Nach Asien	Nach Afrika
4	35	1		1 ℔					45					24				18		
	160	30		8	4	3			4					5				20	2	
	17				6															
	1025	70		1	10 ℔	18		2						35				270		
	1910	1530	1				160	40	200	14	8		10	72	3			700	1	
	2500			222			3	81		584	5	2				500	1000	1340		20
	17																			

Kurze-Waaren.

Von Oesterreich	Von dem übr. Deutschland	Nach dem übr. Deutschland	Von Bremen	Nach Bremen	Von Lübeck	Nach Lübeck	Nach Portugal	Von Spanien	Nach Spanien	Von Frankrch.	Nch. Frankrch.	Von Holland	Nch. Holland	Von Belgien	Nch. Belgien	Von Ital.	Nach der Türkei	Von Rußld.	N. Rußld.	V. Amerika	Nach Amerika	V. Asien	Nch. Asien.
Kurzewaaren 81 Ctr.			Kurzewaaren 1 Ctr. Seife 55 Ctr.	Talglichter 1 Ctr.	Kurzewaaren 206 Ctr.	Kurzewaaren 2 Ctr.; Music. Instrumente 1 Ctr.		Kurzewaaren 13 Ctr.	Kurzewaaren 21 Ctr.			Kurzewaaren 2 Ctr.	Kurzewaaren 34 Ctr.	Waffen 15 Ctr.; Kurzewaar. 44 Ctr.									
	42	15							14												50		4
	4																				4		
	1			20 ℔		1															36		1
	24					20 ℔															2		1
	2																				2		
	11	8										4											
	1									2													
																					60		
	69									12						13				5	40		
							32											160			50		160
															4			10					
45	13		1			10 ℔															20		
	2																				5		
								20 ℔		66													
	60	3		21		1				21											50		
							50			3											900		
66	382	50			1		20			230		117		70							175		75
	60											54											
																					1		
	30									200		25									6		
	8																				3		
	106	26								18 ℔													
		14								8											3	1	
		5																				10	
4350	1226	143	1200		19	47	90		3150	7	490	157	231	125		25 ℔					1400		145
	277	3								50											2		5
35	125	120	325									4000					6				25		95
	265																				7		
	151	19					100		2			632		255							128		250
	6									2													
	3													310									70
	13																				40 ℔		
	6				2	2				30				8				3	4		3		

	Von Auswärts	Nach Auswärts	Von Hamburg	Nach Hamburg	V. Dänem.	Nach Dänem.	Nach Norweg.	Nch. Schwd.	Von England	Nach England	V. Preußen	Nach Preußen	Von d. übr. Deutschland	N. d. übr. Deutschland	Nch. Portg.	Von Frankreich	Nch. Holld.	Nach Amerika	Nch. Asien.
Hagel	33		33																
Maschinen	1518	1231			13	78	30	58	1409		9	1065	82			5			
Mathem. u. chirur. Instrumente	40 St. 9 ℔	40 St 9 ℔	40 St.			9 ℔					9 ℔							40 St	
Musikalische do.	87	150	8	20		80	4	7		7	9	3	70	7	4		4	13	
Wagen	1 St.	1 St.				1 St.										1 St.			
Waffen	35	35				15							20					20	
Zündhölzer	3	1	1 ℔	80 ℔		20 ℔							3						
Zündhütchen	25 ℔		25 ℔																
Schießpulver	255	251				70	11				224		31		170				
Knöpfe	289	223	6	5	6	200	10		60		1		106	3		110			5
Kurz- u. Industrie-waaren	7204	3295	54	7		875	544	208	2400	7	523	2	3660	15	40	220	44	1475	65
Seife	943	7568	43	5443	46	205	101			40 ℔		245	509	86		290		1488	
Grüne Seife		2281		560		1700	21			50 ℔									
Wachs- u. Stearinl.	88	27	29			6	2				9		50					19	
Spermacetilicht	1		1																
Talglicht	7	1776		516	7	997	155			52				41	12		2		
Eau de Cologne	3	25	2								1								25
Parfumerien	27	22					3						26			1		19	
Leere Säcke	17	23		6		11							17					6	
Leere Gebinde		2723 St.				50 St.	2653 St.											20 St	

Gesammtumsatz in Industrie- und Kurze-Waaren.

Einfuhr und Ausfuhr.

	Von.	Nach.	Total.
Dänemark	'470	12,087	12,557
Preußen	8,406	1,424	9,830
Hamburg	2,452	6,835	9,287
Deutschland	7,462	558	8,020
England	5,790	1,195,90	6,985,90
Amerika	5	6,012	6,017
Holland	4,991	271	5,262
Oesterreich	4,577	......	4,577
Spanien	13,20	3,187	3,200,20
Frankreich	1,257	490	1,747
Bremen	1,582	22	1,604
Norwegen	13	1,504	1,517
Asien	11	901	912
Belgien	827	4	831
Portugal	.....	518	518
Schweden	18	505	523
Lübeck	228	54	282
Rußland	173	4	177
Italien	13,25	......	13,25
Türkei	.....	6	6
	38,288,45	35,577,90	73,866,35

Anhang V.

direct aus See in den Altonaer Hafen im Jahre 1852 gebrachte Importen.

A. Importe aus transatlantischen Ländern,

deren Gewicht in 100 ℔ und Werth in Bco. ℳ., so wie Vertheilung über Altona, Hamburg und an Ordre.

	Totaleinfuhr.		Für Altona.		Für Hamburg.		An Ordre.	
	Quantum in Ctr	Werth in Bco. ℳ.	Quantum. in Ctr	Werth in Bco. ℳ.	Quantum. in Ctr	Werth in Bco. ℳ.	Quantum. in Ctr	Werth in Bco. ℳ.
Caffee	112509.10	2993000	21091.50	548220	39372.20	1128420	52045.40	1316360
Rohzucker	38823.70	490140	31412.70	396580	2484.20	31360	4926.80	62200
Taback	8514.90	320760	7787.20	280580	727.70	40180		
Wein	3090	49980	2862	46300	70	1130	158	2550
Cacao	58	2370			46	1880	12	990
Cigarren	2.40	620			2.40	620		
Rum	17	210	17	210				
Molasses	18	130					18	130
Chocolade	4 Kist.	120	2 Kist.	60	1 Kist.	30	1 Kist.	30
Nelken	2.50	100			2.50	100		
Häute, Amer. gesalzene	19094.60	398680	5507	118310	10717.60	230260	2870	50110
„ „ trockne	9516.70	319560	309.50	11850	1210	46320	7997.10	261390
„ „ unbekannte	10677	270790	371.40	10880	1111.20	32550	9194.40	227360
Felle, Robben-,	187	15500					187	15500
„ Reh-,	57	7810			57	7810		
„ Tiger-,	2 Pack.	200			2 Pack.	200		
Hörner, Rind- und Büffel-,	1110	13290	103	860	752	7600	255	4830
„ Reh-,	3	120			3	120		
Pferdehaare	165	8440					165	8440
Elephantenzähne	6.40	2990			6.40	2990		
Thran	8055	173630					8055	173630
Palmöl	6419.30	112740			6419.30	112740		
Südsee-Salpeter	10384	99290	4654	44500			5730	54790
Baumwolle	805 90	24810	184	5680	621.90	19130		
Blauholz	10782.70	36120	3251.90	12190	3831.50	10060	3699.30	13870
Gelb- do.	451	960					451	960
Mahagoni- do.	174240 F.	6000			174240 F.	6000		
Pock- do.	230	350					230	350
Sassaparille	77	6230			77	6230		
Sebadille	32.30	650			32.30	650		
Cascarille	1	40			1	40		
Copaivöl	9	1350			9	1350		
Cochenille	23.30	5800			23.30	5800		
Sumac	3.20	40	3.20	40				
Couchs	1000 St.	20			1000 St.	20		
Pflanzen	12 Kist.	1230	1 Kist.	60	11 Kist.	1170		
Wachsfiguren	3 „	600	2 „	400			1 Kist.	200
Agatstein	303.60	2270			303.60	2270		
Korb- und Strohwaaren	22 Pack.	800	22 Pack.	800				
Manufacturwaaren	2 Kist.	1000			2 Kist.	1000		
Naturalien	3 „	300			3 „	300		
Steinzeug	1 „	150			1 „	150		
Diverse Artikel	76 Colli	7550			55 Colli	5100	21 Colli	2450
Total	241413.60	5376740						
Für Altona			77554.50	1477520				
Für Hamburg					67884.10	1703580		
An Ordre							95994	2195640

B. Importe aus

Zahl der Ladungen mit Angabe des Lastengehalts der Schiffe

Artikel. — Von:	Island.		Archangel.		Norwegen.		Schweden.		Rußland.		Preußen.		Mecklenburg		Dänemark.		Schleswig.		Holstein		Helgoland.		Cuxhaven	
	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten
Caffee																								
Zucker																								
Taback																								
do. und Häute																								
Tabackstengel																								
Südfrüchte																								
Corinthen																								
Wein																	1	10½						
Branntwein															1	17								
Weizen													1	15½			47	516	42	479½	2	28		
Roggen			3	145½					3	99½	1	4			3	48½	3	33	2	19				
Gerste											1	7			9	99½	27	259	4	63				
Hafer															2	23½	18	147	9	82				
Buchweizen																								
Bohnen																	7	60	19	211½				
Erbsen																	1	7¼						
Gerste und Erbsen															2	32½								
Weizen und Rappsaat							1	10																
Diverse Getreide															1	16	41	443	12	131½				
Cichorienwurzel																								
Heringe					4	87															1	13½		
Anschovis					1	19																		
Schinken																								
do. und Wolle																								
Speck															1	13½								
Butter															21	211	9	75½						
do. und Speck															2	37½								
Salz																								
Eis					6	185																		
do. und Bretter					1	18																		
Semen cynae									1	42½														
Harz																								
Soda																								
Rappsaat															1	16	15	189½	18	202⅔				
Leinsaat									1	37½														
Leinöl																								
Rüböl																	3	43½	2	24				
Lein- und Rüböl																	1	13						
Thran					13	431½																	2	31½
Lindenbäume																								
Bauholz																			1	6				
Bretter					39	1295½																		
Stuhlrohr																								
Borke																			2	24				
Wolle																	10	124						
Lumpen											1	28½												
Altes Tauwerk																			1	10½				
Häute																								
Felle																	1	10½						
do. und Häute																	1	7						
Leimleder																	3	36½						
Knochen																	3	21¼	1	10				
Stangeneisen					1	22½																		
Eisen																								
Eisen und Bretter					2	67½																		
Eisen und Diversa																								
Steinkohlen und Cinder																							8	86½
do. " Steine																								
do. " Eisen																								
do. u. Eisen v. Steine																								
do. " Steinzeug																								
Cementsteine																								
Schiefer																								
Fliesen																								
Steine																								
Kreide																								
Feldspath					3	59																		
Glas																					1	8¾		
Bouteillen																								
Krüge																								
Steinzeug																								
Töpfe															2	15								
Gußeisenwaaren																								
Schießpulver																								
Guano																								
*Kaufmannsgüter																								
Diverse	5	141			21	571½					2	19			63	654¼	90	859¼	13	141	38	327¼	3	29½
Summa	5	141	3	145½	91	2756½	1	10	5	179½	5	58½	1	15½	108	1184¼	281	2855⅔	126	1404⅔	42	377½	13	147½

*Wahrscheinlich Guano.

Europäischen Häfen.

und ihrer Vertheilung auf Hamburg, Altona und an Ordre.

Bremen		Oldenburg.		Hannover.		Niederlande.		Frankreich.		Spanien.		Odessa.		Messina.		England.		Für Altona.		Für Hamburg		für Altona und Hamburg		An Ordre.	
Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten	Schiffe	Lasten
5	43½					1	15											6	58½						
						1	15																	1	15
1	49½																							1	49½
2	31																					2	31		
										3	119							1	32					2	87
														1	41			1	41						
				1	13																			1	13
		1	15							2	122							2	122	1	10½	1	15		
											„													1	17
																		6	68	4	39½			82	931½
4	57½							1	37									5	52½	1	19	2	50	12	322
												1	170½					8	86½	1	12½	1	12½	32	487½
																		3	38½	1	11½			25	202½
		1	3½																					1	3½
1	12																	1	14½	1	6½			25	262½
																								1	7¼
																								2	32½
																		1	10						
																		1	23	4	58½	1	13	48	496
						3	57																	3	57
																2	61½			1	29	2	56	4	77
																								1	19
		22	107¾															1	4	1	4	1	5	19	94¾
		1	15															1	15						
1	4																	2	17½						
				3	23															2	7	19	208½	12	94
																						1	29½	1	8
																2	126	1	62	1	64				
																								6	185
																								1	18
																				1	42½				
1	14																							1	14
																1	19			1	19				
																		2	29½	2	36			30	342½
																								1	37½
																1	23					1	23		
																				2	31			3	36½
																				1	13				
																5	98½			2	71½	12	386	4	104
						1	16																	1	16
																				1	6				
																								39	1295½
						1	60													1	60				
						6	101											2	32	2	32			4	61
		2	7															5	50½	3	33			4	47½
																								1	28½
																								1	10½
3	50																							3	50
																								1	10½
																								1	7
																		3	36½						
		1	6															1	6					4	31½
																				1	22½				
																63	1898½	27	817½	17	429	1	33	18	619
																						2	67½		
																3	81			2	60			1	21
																367	19810½	51	2051½	24	1273	1	36½	299	16536
																6	135½	1	24½					5	111
																15	915			8	693	3	122	4	100
																2	133							2	133
																2	49							2	49
																27	518½			27	518½				
																18	774½	2	79½	13	567½			3	127½
9	53½																	7	44½					2	9
1	10																			1	10				
																1	27							1	27
																		3	59						
																								1	8¾
3	9½																					1	3½	2	6
						1	14																	1	14
																1	32½			1	32½				
																								2	15
				1	4																	1	4		
																1	22							1	22
																3	53							3	53
																32	1061½							32	1061½
23	149	33	252½	15	111¾	4	63									1	37½	7	48	11	99¼	141	1666	152	1543
54	483½	61	406¾	20	151¾	18	341	1	37	5	241	1	170½	1	41	551	25877	151	3924	139	4311½	193	2762	910	26027¾

Europäischen Häfen.

…nach ihrer Vertheilung auf Hamburg, Altona und an Gröve

Druckfehler.

Vorrede	Seite	III.	Zeile	2	von	unten	lies	deutsche	statt	dentsche.
„	„	VI.	„	22	„	„	„	der	„	den.
Text	„	3	„	10	„	oben	„	Veranlassung	„	Verlassung.
„	„	21	„	3	„	„	„	Angabe	„	Augabe.
„	„	26	„	2	„	„	streiche sein.			
„	„	31	„	9	„	„	lies	1,171,110	„	1,117,110
„	„	31	„	18	„	„	„	1852	„	1752.
„	„	31	nach	Zeile 23			„	Einfuhr. Ausfuhr. Rum ... u. s. w. u. s. w.		
„	„	34	Zeile	12	von	unten	„	aus-	statt	aus.
„	„	39	„	19	„	oben	„	Verbleib	„	Verblieb.
„	„	39	„	1	„	unten	„	vermitteln	„	ermitteln.
„	„	44	„	1	„	„	„	Guano	„	Guana.
„	„	51	„	11	„	„	„	Importe	„	Impote.
„	„	54	„	18	„	oben	„	Schiffen	„	Schiffe.
„	„	55	„	10	„	„	„	von	„	van.
Anhang.	„	XXXIX.	„	4	„	„	„	241,677	„	241,676
							und	705,518	„	705,508.

Messerer